


3 1761 11701287 2



Digitized by the Internet Archive  
in 2023 with funding from  
University of Toronto

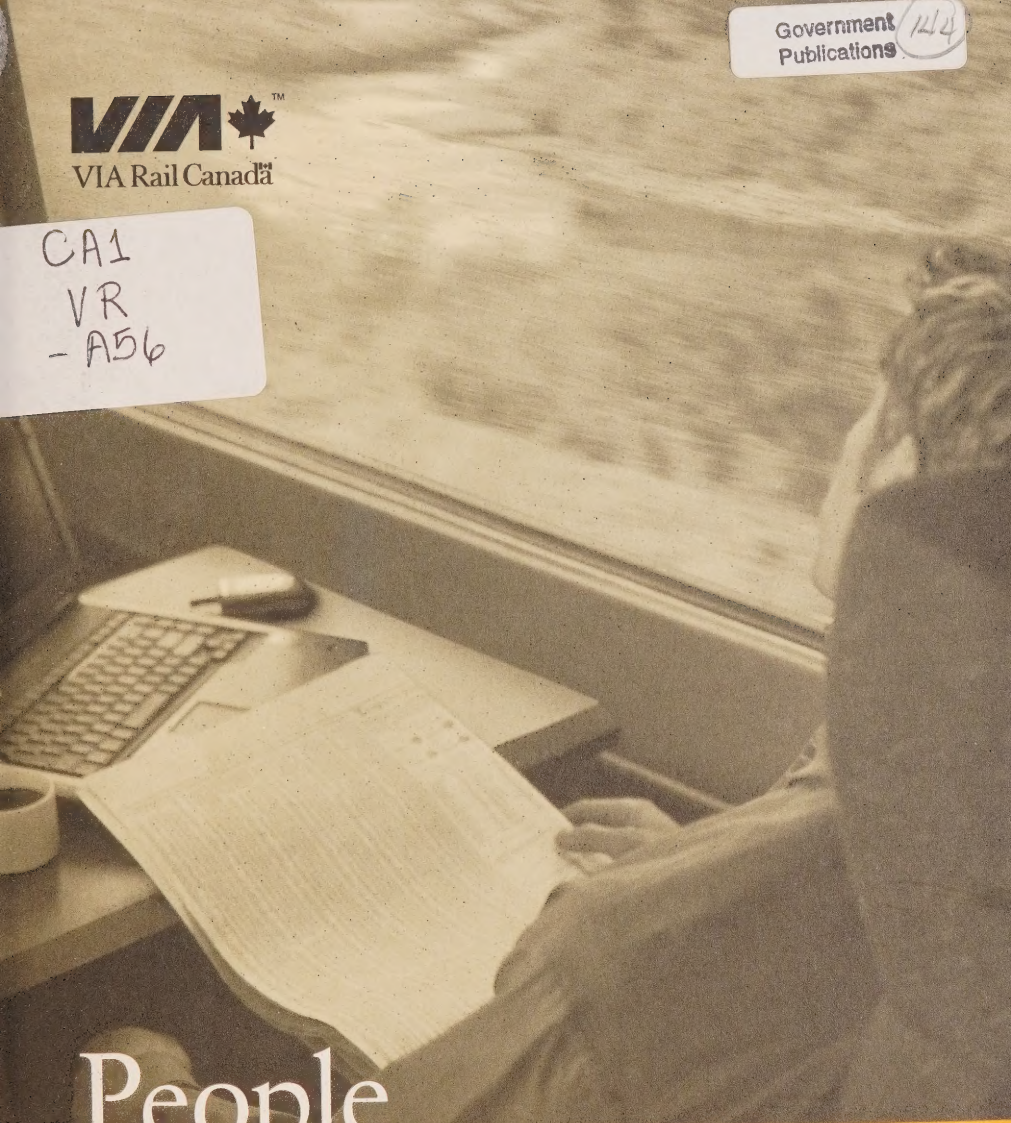






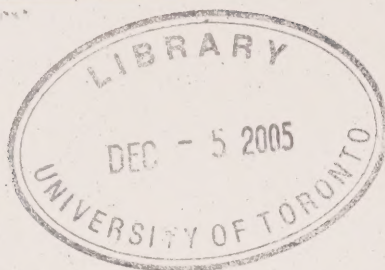


CA1  
VR  
- A56



# People Moving People

## TABLE OF CONTENTS



<b>Corporate Overview</b>	02
<b>Message from the Board of Directors</b>	06
<b>Message from Management</b>	10
<b>The Year in Review</b>	14
Strategic Plan	16
Meeting New Demands in the Marketplace	20
Repositioning Passenger Rail in the East	20
Marketing our Strengths	22
Responsive, High-Quality Service	23
A New Vision for People	26
A New Focus on Talent	26
Environmentally Responsible Management	28
Environmental Management System	29
Fleet Management	29
Safety and Security	30
Security	30
Safety Management System	31
<b>Corporate Governance</b>	34
<b>Management Discussion and Analysis</b>	38
<b>Financial Statements</b>	42

## LETTER TO THE MINISTER OF TRANSPORT

The Honourable Jean-C. Lapierre, P.C., M.P.  
Minister of Transport, Ottawa

Dear Minister:

In accordance with the provisions of the *Financial Administration Act*, I am pleased to submit VIA Rail Canada Inc.'s Annual Report for the year ending December 31, 2004.

A handwritten signature in cursive script that reads "Paul Côté".

**Paul Côté**

Interim President and Chief Executive Officer  
and Chief Operating Officer



## THE YEAR AT A GLANCE

The following key financial indicators and operating statistics summarize the performance of the Corporation for the year 2004 with comparative data for the years 2000 to 2003.

	2004	2003	2002	2001	2000
<b>Key financial indicators</b> (IN MILLIONS OF DOLLARS)					
Total revenue	259.5	250.3	270.8	253.8	240.7
Cash operating expenses (1)	444.6	431.4	424.2	416.9	410.6
Capital Expenditures	20.2	77.4	98.4	146.7	45.9
Government funding:					
Operating	177.4	181.1	153.7	163.3	170.3
Capital	20.2	82.4	103.4	151.7	45.9
Total Government funding (2)	197.6	263.5	257.1	315.0	216.2
<b>Key operating statistics (3)</b>					
Revenue/Cash operating expenses ratio (%) (1)	58.9	58.5	64.5	61.5	59.5
Total passengers carried (IN THOUSANDS)	3,887	3,789	3,981	3,865	3,795
Total passenger-miles (IN MILLIONS)	851	857	948	921	904
Government operating funding per passenger-mile (IN CENTS)	20.8	21.1	16.2	17.7	18.8
Yield (CENTS PER PASSENGER-MILE)	28.0	26.8	26.6	25.3	24.0
Train-miles operated (IN THOUSANDS)	6,771	6,780	6,770	6,665	6,621
Car-miles operated (IN THOUSANDS)	48,396	48,682	48,262	46,102	45,121
Average passenger load factor (%)	53	53	57	57	56
Average number of passenger-miles per train-mile	126	126	140	138	137
On-time performance (%)	70	73	84	85	83
Number of employees at year-end	3,027	3,051	3,054	3,013	2,958

1 | Cash operating expenses used in the calculation of the Revenue/Cash operating expenses ratio, exclude amortization of Property, plant and equipment, reorganization charges, accounting accrual for compensation, unrealized gains on derivative financial instruments, pension and employee future benefits.

2 | Excludes internal funding from the Asset Renewal Fund of \$7.7 million in 2004 and includes a capital funding contribution to the Asset Renewal Fund of \$5.0 million in 2001, 2002 and 2003.

3 | Key operating statistics are unaudited.



## CORPORATE OVERVIEW

VIA Rail Canada operates Canada's national passenger rail service on behalf of the Government of Canada. An independent Crown Corporation established in 1977, our mission is to provide Canadians with a safe, efficient and environmentally responsible passenger service. We fulfill this mission by delivering quality service to our customers by maximizing revenues, controlling costs, and by building on the market strengths of passenger rail — one of the safest, most reliable and environmentally sustainable modes of transportation available.

## OUR VISION

To be the Canadian leader in service excellence in passenger transportation.

## OUR MISSION

Working together to consistently deliver safe, efficient and environmentally responsible services for travellers in Canada.

## OUR VALUES

*Innovation: A Customer-Focused Business* — exceeding the needs of our customers, delivering quality service and investing for responsible growth.

*Respect: A Responsible Company* — working together to build positive, respectful relationships with all VIA stakeholders.

*Relevancy: A Relevant Public Service* — working with the public, the business community and governments to provide a cost-effective and environmentally-responsible national passenger transportation system.

## OUR SERVICES, COAST TO COAST

We operate more than 480 trains weekly on 13,000 kilometres of track, connecting over 450 Canadian communities. With approximately 3,000 employees, VIA carried almost 4 million passengers over 851 million passenger-miles in 2004.

In *Western Canada*, VIA provides year-round, all-weather intercity transportation including service to remote communities and the legendary Western transcontinental train the *Canadian*®, with service thrice-weekly between Toronto and Vancouver.

In the *Quebec City — Windsor corridor*, VIA's trains provide intercity passengers with fast, convenient, comfortable and affordable service, downtown-to-downtown between Canada's largest business centres.

In *Atlantic Canada*, the *Ocean*™ runs six times a week between Montreal and Halifax, offering its friendly *Easterly*™ service. The *Chaleur*™ makes three trips each week from Montreal through the Gaspé Peninsula.

In *rural and remote areas*, VIA operates services designated by the government to meet regional transportation needs.



Pierre

Heavy Duty Mechanic  
Montreal



Wanting to  
make people  
feel secure.  
It's only human.

We won't hazard to ensure our passengers' peace of mind.

## MESSAGE FROM THE BOARD OF DIRECTORS

The past year was an unusual and challenging one for VIA Rail management and the Board of Directors. The passenger transportation industry as a whole continued to struggle with instability and uncertainty in travel markets, and a slow recovery from the sharp downturn in 2003. At the same time, the Corporation entered an extended period of transition in leadership, following the departure of both the Chairman of the Board and the President and Chief Executive Officer.

In a period of fundamental transition like this, any corporation risks losing practical focus in day-to-day operations, and strategic focus in planning for the future. We are pleased to report that this did not happen at VIA. Indeed, the Corporation stayed extremely well-focused and performed remarkably well — thanks to extraordinary teamwork between employees, management, and the Board.

Revenues and ridership increased slightly over 2003. Markedly, revenues increased faster than ridership, as VIA continued to focus on generating higher returns by delivering a high-value service unique to passenger rail. In fact, VIA's yield — revenue generated per passenger-mile — was the highest in VIA's history. At the same time, rigorous control over costs helped in reducing expenses directly related to 2004 operations compared to 2003. Together, improved yield and cost containment helped push cost-recovery up to 58.9 per cent, on track to regaining levels achieved before the market downturn. Furthermore, given that a Canadian Industrial Relations Board ruling related to events in 1997 inflated the year's operating costs, financial performance in 2004 was first-rate.

The Board remains concerned about on-time performance, which continued to deteriorate in 2004, reaching a low of 70 per cent. Improved reliability of scheduled services is a top priority for customers, and vital to the success of passenger rail. Since the majority of performance issues stem from problems with capacity of the infrastructure that VIA does not control, significant long-term improvements will require cooperation with the freight railways and investment to increase capacity. At the same time, VIA is doing everything possible to address reliability issues

on a daily basis. Determined vigilance and management efforts to reduce the length of train delays, when they occur, produced some improvements in 2004. Overall, the severity of delays improved by 23 per cent — with a 25 per cent improvement in delays under VIA's control.

While the numbers reflecting day-to-day performance are moving in the right direction, limited infrastructure capacity continues to be a serious challenge that must be addressed if passenger rail is to continue moving forward.

The Board is mindful of VIA's responsibility to the future of passenger rail. VIA operates the service on behalf of the Government of Canada. It has a responsibility to ensure that Canada's national passenger service grows and develops in ways that best serve the interests of Canadians in the years ahead.

Throughout 2004, the Corporation remained focused on its longer-term strategy of growing a relevant, responsive and responsible passenger rail service. A number of initiatives discussed in this report demonstrate how VIA is developing the strengths of passenger rail as a high-quality, efficient, environmentally sustainable service. We are convinced that such a service will play an increasingly important role in meeting the transportation needs of Canadians in the 21st century.

Good governance of the Corporation will continue to be essential if VIA is to fulfill this role. To this end, the Board has been actively involved in developing and ensuring that the best possible practices and procedures are in place.

Members of the Board undertook a number of initiatives in 2004 to clarify the respective roles of the Board and Management, strengthening the excellent spirit of teamwork and cooperation that was evident throughout the year. We examined opportunities for realigning committees of the Board to improve their efficiency. Working with the Government of Canada, the Board was actively involved in implementing a new selection process to identify the best candidates for both VIA's President and Chief Executive Officer and Chairman of the Board in 2005.

The Board is confident that its efforts in 2004 will help continue effective, responsible stewardship of Canada's national passenger rail service into the future.





**André**

Customer Service Attendant

10/20/2019

Wanting to  
make people  
feel welcome.  
It's only human.

We always extend a warm and friendly  
welcome to our passengers.

## MESSAGE FROM MANAGEMENT

VIA's strategic focus is on the strengths of passenger rail — delivering a service with exceptional value, in touch with the needs of Canadians, providing a quality travel experience by other modes of transportation to match. In 2006, that focus kept us on track through a very difficult year.

Faced with a slow travel market and intense competition for customers, we resisted the temptation to engage in a price war with discount air operators. Instead, we launched our highly-innovative “It’s Only Human” campaign, working with our employees to tell customers exactly what they can expect when they choose passenger rail — comfortable, relaxing travel and attentive personal service from people who listen to and understand travellers’ needs.

We worked hard to go beyond our customers’ expectations, with product refinements such as testing wireless Internet access for business travellers on Corridor trains. We streamlined cross-functional management responsibilities to ensure a faster, more effective response to the people and communities we serve. We worked closely with our freight rail partners to minimize train delays caused by the limited capacity of our shared infrastructure.

Throughout the Corporation, the creativity and imagination of VIA’s people helped keep passenger rail moving forward. New and innovative ways to reduce costs while increasing value set the stage for some truly creative rethinking about how passenger rail can best serve Canada in the future. As the *Ocean*, VIA’s Montreal-Halifax train, marked its centenary as Canada’s longest-running scheduled and named passenger train, VIA’s people prepared for the renewal of that service in 2005 — a redesign of passenger rail in Eastern Canada to meet the needs of the region in the 21st century.

We addressed some of the long-term challenges facing Canada’s transportation system as a whole. At a time when safety and security are dominant concerns for travellers, VIA’s Safety Management System passed a comprehensive audit by Transport Canada, and our Corporate Security Master Plan has been improved



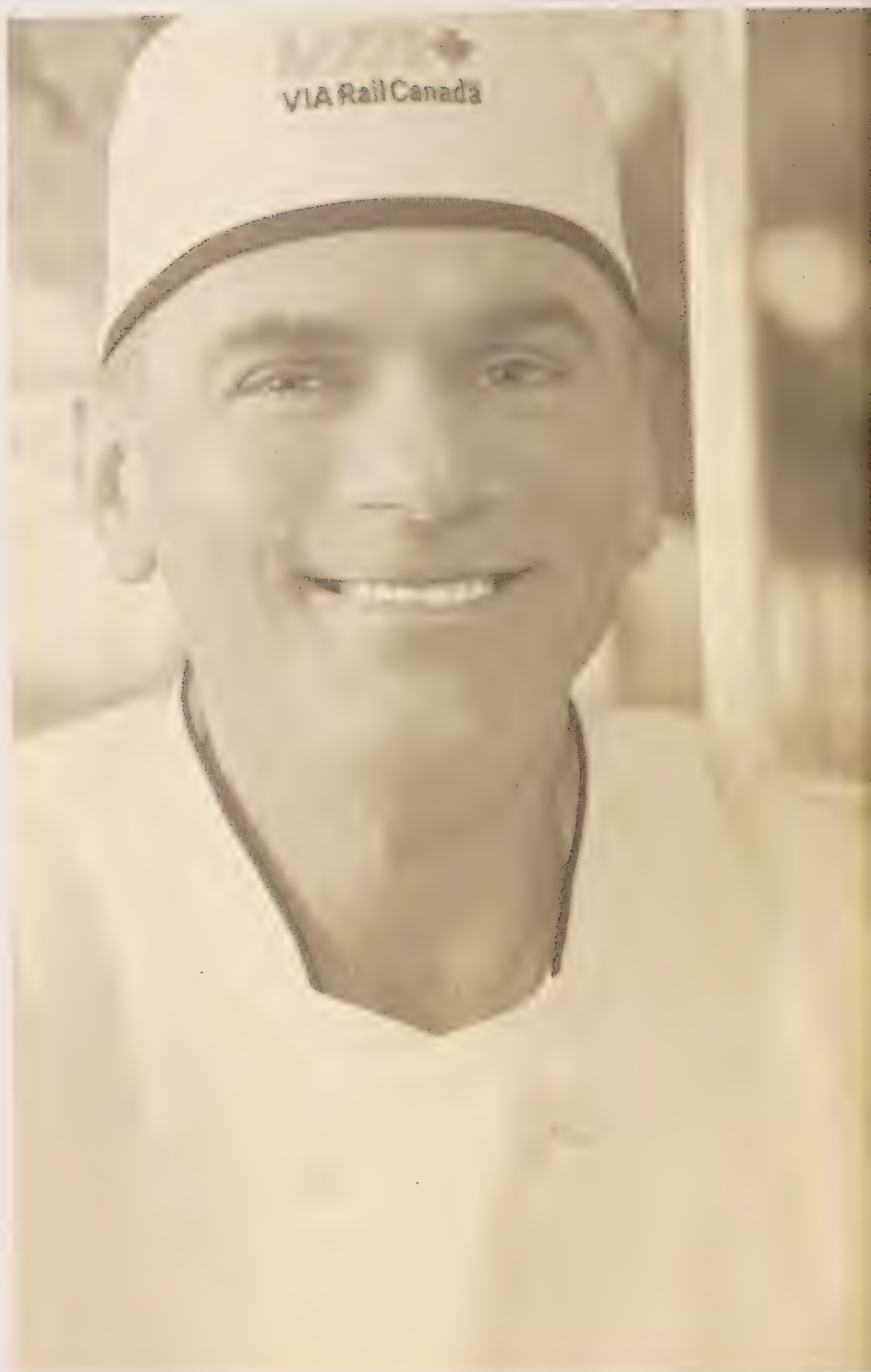
with assistance from international security and counter-terrorism experts. As the government reconfirmed Canada's commitment to the Kyoto Accord, VIA continued to address key environmental objectives, strengthening our position as Canada's most environmentally sustainable mode of public transportation. And we continued to work with other modes to enhance the efficiency of the public transportation system, through our intermodal connections with bus companies, airlines and urban transit authorities across the country.

In the years ahead, VIA's success in addressing these issues will serve Canada well. Sustainable progress in improving the environmental impact of transportation and relieving urban traffic congestion, for example, ultimately depends on providing Canadians with better alternatives than travelling by car. Passenger rail is the only common carrier mode with the capability of doing this on a significant scale. And we know from experience that — given the option of timely, efficient rail service — people will choose the train.

But that choice will always depend — today and tomorrow — on the talents our people bring to the job. We know that this is where our greatest strength lies, and our greatest competitive advantage in passenger transportation. The success of passenger rail comes from people who are passionate about that success.

And, in 2004, we launched a complete transformation of the Corporation designed to bring that passion alive like never before. Every aspect of how we recruit, train and reward people is being realigned to bring out the best of their talents in the service of travellers. Described more fully in this report, we believe it is an innovative, responsive and focused approach to strategic human resource management.

As we enter 2005, VIA is moving forward with confidence, with a clear vision for the future: to be the Canadian leader in service excellence in passenger transportation.



**Langis**  
Chef  
Montreal

Wanting to  
be good at  
what you do.  
It's only human.

✦ We take great pride in serving our passengers well.

# The Year in Review



Operating a modern passenger service in Canada is a tough business. The Canadian travel and tourism industry as a whole is going through difficult changes, in a very challenging environment. The industry in general experienced one of the worst years on record in 2003. Predictions for a market recovery in 2004 proved to be overly optimistic, and competition for customers has become more intense than ever before.

The needs and expectations of those customers are also changing. Increasingly sophisticated travellers have high expectations not only for transportation efficiency — moving from point A to point B — but for the level of service they experience along the way. Wireless mobile technology has created new expectations about how people connect travel time to work and family life. The Internet and information technologies have raised expectations for fast, convenient customer service, and easy access to personalized travel options.

At the same time, world events have made safety and security a higher priority for travellers than ever before. Growing awareness of the environmental impacts of transportation have increased demands for environmentally responsible management in all passenger modes.

It is a business environment where success depends on creative thinking, finding new ways to anticipate and respond to customer needs, to add value for the customer, and to deliver that value consistently day after day. VIA met this challenge in 2004, ensuring that passenger rail stays in step with the needs of Canadians today, and relevant to Canada's transportation needs in the future.

## VIA'S STRATEGIC PLAN

VIA's Strategic Plan, approved by the Board of Directors in 2003, continued to focus our creative thinking in 2004. The Plan sets out clear objectives to ensure that activities and initiatives align with our long-term goals for passenger rail.

### SAFETY

*To ensure a safe and secure work and operating environment for colleagues, customers and the general public who come in contact with VIA's operations.*

VIA's Safety Management System has earned recognition as a model for the industry, and was praised by Transport Canada auditors in 2004. To ensure the security of our operations, we implemented a Corporate Security Master Plan and a wide range of new security measures, with the help of international security and counter-terrorism experts. A new communications program ensures that our employees remain vigilant and aware of security issues at all times.

### PEOPLE

*Working together to create an environment which promotes a passionate commitment to VIA's business success.*

We launched the first steps towards a comprehensive redesign of Human Resources in 2004, with a new approach to strategic human resource management based on our vision for people at VIA — a vision that will bring out the best in our people and align our talents with the future needs of passenger rail.

### SERVICE

*To consistently provide our customers with excellent travel experiences.*

Our customer satisfaction ratings reached their highest level in four years during the last quarter of 2004. Overall, service continues to meet or exceed the expectations of the customer 97 per cent of the time.

Reliable on-time performance is essential for continued high levels of customer satisfaction. VIA intensified efforts to reduce train delays, working closely with the freight railways to resolve scheduling and operating conflicts on a daily basis. More sustainable options for consistent reliability are being identified.

## **GROWTH**

*To be the first choice of travellers in all markets that VIA serves.*

In current travel markets, consistent, sustainable growth depends more than ever on our ability to capitalize on those aspects of passenger rail that set us apart from competitors. Throughout the year, we focused on identifying, developing and marketing the unique strengths of passenger rail in meeting the needs of travellers.

## **ENVIRONMENT**

*To conduct our business of meeting the needs of customers in an environmentally sustainable and responsible manner.*

VIA's Environmental Policy recognizes the importance of promoting environmental awareness among its employees, suppliers, customers and partners. Our Environmental Management System (EMS), which encompasses all environmental policies, programs and procedures, has been made available online to employees. While maintenance centre employees had already received EMS training, training for the balance of on- and off-train employees began in 2004.

## **ENTREPRENEURSHIP**

*To move towards self-sufficiency by reducing government funding for operations and applying savings toward new capital investment.*

We continued to address funding reduction with a strategy combining reduced costs with revenue growth. Costs of operations in 2004, excluding the CIRB decision, dropped slightly compared to 2003. On the revenue side, we focused on increasing yield — generating higher revenues per passenger-mile. Product development and design projects, undertaken in 2004, will increase yield further in the years ahead.





Bach-Mai

Portrait of Bach-Mai

1940s-1950s

Wanting to  
connect.  
It's only human.

We do everything in our power to ensure that our customers can access the information they need, when they need it.

## MEETING NEW DEMANDS IN THE MARKETPLACE

The nature of the transportation marketplace itself is changing; especially in Eastern Canada, the Montreal-Quebec-Toronto triangle. Intense competition and price wars characterized these markets throughout 2004, with the arrival of new passenger services. Formerly, these markets have made adjustments to VIA's traditional model; at the same time, shifting markets have opened new opportunities for VIA to expand its focus on the provision of passenger rail to meet customer needs, in ways that other passenger services cannot duplicate.

### REPOSITIONING PASSENGER RAIL IN THE EAST

Passenger rail has provided a core transportation service in Eastern Canada for more than a century. But the demand for traditional passenger rail service has been falling consistently for many years. In 2003, the decline accelerated, with passenger volumes on the *Ocean* down 30 per cent compared to the year 2000. The decline continued in 2004.

Much of that decline is due to competition from discount airlines. In terms of price, speed, and scheduled frequencies, rail can simply not deliver the same kind of basic transportation service the airlines are providing today.

At the same time, passenger rail remains an important travel option for many communities served by the *Ocean*, and we are committed to finding new ways to improve the service's financial performance. In 2004, we conducted extensive research with tour operators, customers and employees to find better ways for passenger rail to respond to the changing market in Eastern Canada, and better ways to support the needs of the region.

We found that there is a significant demand for a high-quality tourism service throughout the Maritime provinces. Provided that the service delivers an exceptional travel experience — the kind of experience not possible on a plane or a bus — such a service has a place in the regional tourism industry. While maintaining its role in the region's transportation system, a high-yield tourism service would generate significant revenue growth, helping to reduce the costs of providing year-round intercity transportation.



As a result, VIA is repositioning the *Ocean* to fill this market niche. The new *Easterly* class will provide attentive customer service and a unique learning travel experience, meeting the expectations of customers. On-board activities will include enriched cultural and learning opportunities, with entertainment and educational content tied to regional culture, history and geography. Dining will reinforce the cultural connection, with regionally-inspired cuisine and an animated personal-service touch. The newly introduced Renaissance passenger cars will be decorated to reflect Atlantic themes and culture.

The objective is to create an experience that surrounds the customer with a rich feeling of Atlantic Canada from the moment they board the train — and maintain that experience with high-quality service throughout the journey. The result will be the transformation of a basic transportation service into a viable transportation and tourism service, closely tied to the heritage of Eastern Québec, New Brunswick and Nova Scotia. And it will be a service uniquely aligned to the market — one that no competitor can provide.

The repositioned *Easterly* class service will be introduced in June 2005. By 2008, it is expected to increase VIA's Eastern revenues by 62 per cent over 2003.

This project is similar to the highly-successful repositioning of service on board the *Canadian*, between Toronto and Vancouver, in the 1990s. The introduction of *Silver and Blue*™ class, a high-end tourism service in the West, met with immediate acclaim and improved financial performance, with demand often outpacing capacity. In 2004, VIA's Western service posted the highest revenue gains of all VIA's services. The Western service team will monitor the implementation of the new Eastern service closely, and apply what they learn to further improve *Silver and Blue* class.

## MARKETING OUR STRENGTHS

Passenger rail has also been challenged by airlines in the Montreal-Ottawa-Toronto triangle, with discount airfares and frequent service cutting into VIA's market base, especially among business travellers.

Whether or not this market has the capacity to sustain the current level of air services over the long run is open to debate. There is no question, however, that the airlines are offering a very different kind of service than passenger rail — bare-bones, no-frills transportation that cannot match the comfort and personal service available on the train.

We believe that the market needs the passenger rail alternative. Rail provides fast, downtown-to-downtown travel between major centres while serving many smaller communities along the way. Those who board our trains — especially business travellers — enjoy the value of making the most productive use of travel time, with wireless Internet access coming on board, laptop plug-ins, freedom to use their cell phones, or even conduct business meetings while travelling in comfort. Others welcome the opportunity to stretch out and relax. Whether travelling on business or not, all of our customers appreciate the level of attentive, personal service that has earned VIA an international reputation as a leader in passenger rail.

In the spring of 2004, we launched an innovative marketing campaign, "It's Only Human," emphasizing these unique benefits of passenger rail travel. At the same time, employees increased efforts to deliver those benefits consistently, and improve the quality of service even further. Those efforts are showing results and, we believe, will continue to attract customers back to passenger rail in 2005 and onwards.

## **RESPONSIVE, HIGH-QUALITY SERVICE**

To ensure our place in the market, VIA must constantly focus on improving customer service in all parts of Canada. It is the key competitive advantage that sets passenger rail apart. It is an advantage that begins from our first contact with the customer — on the telephone, at our stations, or through our highly-successful website — as well as service on board the train.

Many customers have asked for convenient, fast access to train information, reservations and ticketing. The 33 self-service ticketing kiosks we introduced in stations throughout the Corridor during 2003 have proved very successful, and we continue to explore ways to make self-service options easily available to those customers who choose this option. We have also continued to improve our website, by ensuring that personal assistance from a “live” service representative is available on demand. Ongoing improvements to telephone sales operations enhanced service further, while reducing costs.

Our cross-functional regional Service Teams, created in 2001, have brought decision-making processes closer to the markets and the customers they serve, improving VIA’s ability to respond to the new needs of travellers. Following focused sessions with the management team, the roles and responsibilities of these teams were clarified and realigned in 2004, to speed up responses to customer concerns and Service Team initiatives.

Front-line employees received a follow-up session of VIA’s successful “Achieving Excellence in Customer Service” training program in 2004. At the same time, VIA introduced a new emphasis on “soft skills,” such as deportment, communication, planning, interpersonal and organizational skills.





**Perry**  
Locomotive Engineer  
Mentoring

Wanting to  
make people feel  
comfortable.  
It's only human.

We take our passengers' comfort to heart.

## A NEW VISION FOR PEOPLE

lies in the talent and commitment of employees — from the front-line attendants on board the trains, to the team leaders, to the mechanics who help keep trains running on schedule. All of the major objectives for VIA in the foreseeable future depend on harnessing the creativity and imagination of people.

The high level of commitment of our employees has helped make the Renaissance of passenger rail a success. Our Strategic Plan continues to make a focus on people a top priority — creating an environment which promotes a passionate commitment to VIA's business success. Efforts to communicate VIA's vision, values and strategic goals, and to keep employees informed about business challenges and performance, have been improved and will continue to improve. Recent organizational changes, such as the realignment of VIA's cross-functional teams, have helped create more opportunities for people to put their knowledge and skills into action on the job in order to better serve our customers.

### A NEW FOCUS ON TALENT

In 2004, we took our vision for people at VIA Rail a step further, launching the transformation of the Human Resources department from a largely administrative role to a far more strategic one — managing the talent of the Corporation. This is particularly important at a time when many of VIA's people — and hence our talent — will soon become eligible for retirement.

This transformation will be supported by the implementation of a new "e-HR" online tool that will make it possible to handle the administrative role more efficiently. For example, information about policies can be made directly available to employees online. Once the technology for handling this administrative function is in place, the task will be to make a new kind of service available — helping employees gain more control in developing meaningful careers at VIA, and making a real contribution to the future of passenger rail.

Our objective is to help employees and managers build better, stronger bridges between individual talents and career aspirations, and the strategic goals of the Corporation. When the transformation of Human Resources is complete, everyone

at VIA will have direct access to information about VIA's current business priorities and future objectives. A broad range of new tools, procedures and support will help people look at their talents and career goals and find ways to match these to their personal objectives as well as to the needs of the Corporation three, five, or ten years down the road. They can then map out their own career, with a personal portfolio of options for training, growth and development at VIA Rail.

Managers began training in 2004 in the use of new tools for setting individual and team objectives, with clear links between short-term operational objectives and the longer-term strategic goals of the Corporation. Human Resources is helping managers integrate objective-setting with employee training, learning and development plans, evaluations, and performance management. New e-learning tools will also expand the range of development opportunities for our people, with training tied directly to performance objectives and VIA's strategic goals.

A comprehensive review of compensation, pension and benefits, as well as the service recognition program in 2004, examined how rewards for employees can be better linked to VIA's corporate strategy — supporting efforts that drive the success of VIA Rail more effectively.

Hiring and succession planning is also taking on a more strategic focus. Human Resources has identified key positions, the core talents needed to fill those positions, and the training people need to move into those positions at the right time. Hiring new talent will focus not only on filling specific job openings, but on recruiting the kind of people VIA needs in the long-term — the kind of people who will help VIA succeed down the road.

The transformation of Human Resources is a long-term project that will unfold over several years. Our vision for people at the heart of this transformation — a vision where every individual can align their creativity, intelligence and innovation with meaningful work and the future of passenger rail — will become an integral part of strategic planning in the years ahead.



## ENVIRONMENTALLY RESPONSIBLE MANAGEMENT

Transportation is the largest single energy user and contributor to greenhouse gas emissions in Canada. Rail vehicles — passenger cars, freight cars and commercial trucks — account for over 70 per cent of transportation-related greenhouse gas emissions.

Passenger rail is one of the most environmentally sustainable modes of public transportation available. VIA believes that there is enormous potential for enhancing rail's contribution to the environment — by continually improving our current operations, and exploring opportunities to expand our role in protecting Canada's environment and the health of Canadians.

In 2003, we officially made an environmental goal part of our Strategic Plan. However, VIA had established environmental practices and procedures much earlier. For example, VIA's maintenance centres have been leaders for VIA on the environmental front. They were the first to adopt an environmental policy and to put in place an Environmental Management System (EMS), for which they received the ISO 14001 certification.

Environmental reporting is now an integral part of the Corporation's management and accountability framework. VIA's vice-president accountable for environment reports to the Board of Directors, senior management and employees on the status of all environmental initiatives.

### ENVIRONMENTAL POLICY

VIA Rail Canada Inc., Canada's national passenger rail service, is devoted to meeting current and future passenger rail needs in an **ENVIRONMENTALLY SUSTAINABLE AND RESPONSIBLE MANNER**.

VIA Rail recognizes the importance of promoting **ENVIRONMENTAL AWARENESS** among its employees, suppliers, customers and partner communities and is committed to **CONTINUALLY IMPROVE** its environmental performance by:

- **ENSURING COMPLIANCE** with applicable Government laws and regulations;
- **ASSESSING AND MANAGING** the environmental impacts of its operations; and
- **ESTABLISHING ENVIRONMENTAL OBJECTIVES AND TARGETS** and associated **ENVIRONMENTAL MANAGEMENT PROGRAMS** with respect to the environmental effects of its activities, properties and services.

## **ENVIRONMENTAL MANAGEMENT SYSTEM**

VIA's Environmental Management System (EMS) manual outlines the company's commitment to conducting its business in an environmentally responsible manner. It contains VIA Rail's environmental policy as well as the requirements and procedures in place for VIA to achieve its environmental objectives. The system itself was implemented in late 2003, while the manual was distributed to all managers in June 2004.

The Environmental Management System manual includes a "Training and Awareness" section, which calls for training to be provided to all employees according to the environmental aspects associated with their role and responsibilities. Training began in the fall of 2004.

A permanent, cross-functional Environmental Planning Committee has been established to periodically review the application of the system, and to act as consultant in its development, implementation and continuous improvement. The Committee also monitors performance, proposes and plans initiatives, promotes environmental awareness, and liaises with outside agencies. Members of the committee represent every department of the Corporation.

In addition, VIA has developed an Environmental Assessment Program to allow employees to assess VIA's facilities, conformance to environmental legal requirements, and best management practices. Results of these assessment surveys are distributed to managers for review and action.

## **FLEET MANAGEMENT**

Our efforts to modernize aging equipment since the early 1990s have made an important contribution to environmental objectives. Modern waste retention systems have been installed on all trains operating in the Québec City — Windsor corridor; these systems are also being installed on all cars used for transcontinental and remote services. Improved operating efficiency has reduced fuel consumption and greenhouse gas (GHG) emissions significantly. Overall fuel consumption per passenger-mile has been reduced by over one-fifth since 1990.

In 2002, we purchased 21 new General Electric P-42 locomotives. These locomotives were built to the United States Environmental Protection Agency standards and have significantly improved the efficiency of VIA's operations.

VIA also continues to operate older General Motors F-40 locomotives. We have issued tenders to rebuild these locomotives. The work would include a new system to automatically shut down engines during layover and heat them with wayside power in the winter. Such a system would reduce fuel consumption by significantly reducing idling time, and thereby decreasing emissions as well.

## SAFETY AND SECURITY

Everyone at VIA Rail recognizes that safety and security is a primary concern for travellers. Passenger rail is widely recognized as the safest mode of public transportation. We are proud of VIA's safety record and we are also especially mindful of concerns about security.

### SECURITY

Given recent world events and continuing concerns about terrorism, security has become an even more important element in our focus on safety management. We have developed a wide range of measures to mitigate risks and potential threats, and to ensure that security vigilance is practiced throughout the organization.

We developed a Corporate Security Master Plan, which identifies actions to be taken to protect the Corporation, its employees and its customers from external acts which are intended to cause harm or loss. Key points of the plan and updates on security issues are communicated regularly to all employees. An important focus of communications is to develop a heightened "security awareness" among employees, and to maintain vigilance regarding security throughout the Corporation.

VIA has conducted a complete review of security measures, with the help of experts in international security and counter-terrorism. As a result, we made a number of improvements to enhance security and have strengthened information-sharing networks with other rail operators, both domestically and internationally, as well as with government agencies and emergency services.

A key initiative coming out of this exercise was the establishment by Management Committee of the Strategic Security Planning Committee (SSPC) to review, assess and adjust VIA's wide range of security measures. VIA's Strategic Security Planning Committee regroups participants from many key VIA departments, and its activities are also linked to those of unions, government departments, security intelligence services and other railways.

## SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

As a result of the five-year review of the *Railway Safety Act* in 2001, all federally-regulated railways are required to implement a Safety Management System (SMS). VIA participated in the development of this regulation as well as the guidebook for implementing such a system.

We implemented our own Safety Management System in 2001, and submit it annually to Transport Canada. Transport Canada has recognized VIA as a leader in the industry, consistently praising our willingness to take immediate actions in order to improve our Safety Management System when required.

Transport Canada conducted an implementation audit of the System in the fall of 2002, issuing its report in 2003. The audit included an exhaustive review of all components of the System, including the setting of annual safety targets, reporting and accountability procedures, employee involvement, risk management and compliance with rules and regulations. In its findings, Transport Canada recognized the efforts and commitment demonstrated by VIA management, unionized employees and representatives, as well as the success achieved to date by VIA. The report confirmed that the overall implementation of the system is proceeding well. A number of opportunities for further improvement were also identified, and a third audit was scheduled for 2004.

The 2004 audit report once again showed very good results, particularly with regard to an ongoing commitment towards the Safety Management System at all levels within the organization. VIA was also given good marks for the corrective actions that were taken to improve the system's documentation and ongoing implementation.

VIA continues to refine the system, improving communication of safety performance targets to front-line employees, documentation of safety procedures, and continued integration of the system into all facets of VIA operations.





**Jenay**

Senior Secretary, Winnipeg

Winnipeg

Wanting to  
make people  
feel special.  
It's only human.

We value each and every customer.

# CORPORATE GOVERNANCE

The issue of governance in all Crown Corporations has become a priority for the Government of Canada. It was a particular concern for VIA Rail in 2004, following a report by the Auditor General with respect to federal sponsorship programs, which the Corporation had participated in. Throughout 2004, VIA worked to enhance governance as a part of its corporate culture, both through initiatives designed to clarify Board and Management roles, and through the development of new measures to ensure clarity and accountability at all levels of the organization.

The Board of Directors continued to implement a five-part governance program that was developed in 2003. This included the development of a clear Board mandate and agenda as well as a corporate governance manual.

All directors receive this corporate governance manual, that sets out the Corporation's mandate, Board committees, corporate by-laws, and a summary of the legislation governing VIA's operations. Directors also benefit from orientation and training sessions designed specifically for them, thereby facilitating and improving communications between directors.

The Board engaged in a number of initiatives examining the respective roles and responsibilities of the Board and Management. As a result, the Board has implemented a "governance matrix" that clearly defines roles with respect to strategic planning and direction, performance management of Executives and Directors, succession planning, risk assessment and financial oversight.

## BOARD COMMITTEES

The Board also worked with VIA management to clarify the mandates of committees of the Board.

### AUDIT AND FINANCE COMMITTEE

The mandate for the Audit and Finance Committee deals primarily with reviewing and assessing VIA's financial reporting practices and procedures, and the activities of both internal and external auditors.

### CORPORATE GOVERNANCE COMMITTEE

The Corporate Governance Committee has a broad responsibility for examining governance practices in place at VIA Rail and for making recommendations with respect to such matters to the Board of Directors.

### INVESTMENT COMMITTEE

The Investment Committee oversees and makes recommendations to the Board of Directors on the management of the Pension Fund and the Asset Renewal Fund. The Committee also reviews policies, performance and other matters as required.

## **HUMAN RESOURCES COMMITTEE**

The Human Resources Committee is responsible for reviewing and approving total compensation policy and practices, evaluating the performance of the President and Chief Executive Officer, ensuring a succession plan is in place, and reviewing organizational structure.

## **NOMINATING COMMITTEE**

The Nominating Committee makes recommendations to the Board of Directors, which in turn makes recommendations to the Minister of Transport regarding appointments and re-appointments to the positions of the President and Chief Executive Officer and Chairman of the Board. VIA was one of the first Crown Corporations to fully implement the new guidelines for this nominating process, which were established by Treasury Board in 2004.

## **A NEW COMMITTEE TO OVERSEE RISK MANAGEMENT**

The Board believes that the Corporation should have the best possible procedures in place for identifying, assessing and managing risk. In 2004, the Board worked with Management Committee to evaluate and enhance risk oversight functions within the Board's committee structure. As a result, a new Audit and Risk Management Committee has been established for 2005.

## **ACCOUNTABILITY AND CORPORATE STANDARDS OF CONDUCT**

The Board of Directors worked closely with management to address concerns raised by the Auditor General regarding sponsorship issues. The initiatives taken in 2004 include:

- The reinforcement and clarification of contracting and procurement policies, with stricter controls, standardized documentation procedures and regular management oversight.

- The establishment of clearer corporate sponsorship guidelines as well as strengthened approval, control and documentation policies and procedures. These guidelines ensure that VIA, and the federal government, continue to receive good value on sponsorship investments.

In addition, in 2005, VIA will implement a new, system-wide Code of Conduct, based on a thorough review of existing rules and procedures governing employees. VIA will also retain the services of an independent, third-party compliance officer. The officer will set up an ombudsman process to ensure that anyone — inside or outside of the Corporation — is free to raise concerns about VIA operations, and be assured that those concerns will be recognized, addressed and resolved fairly.





**Rachelle**

Telephone Sales Agent  
Montreal

Wanting to  
communicate.  
It's only human.

We are always available to listen and respond  
to our customers' needs.

## MANAGEMENT DISCUSSION AND ANALYSIS

This discussion and analysis presents data and comments on the Corporation's financial position and results of operations for the year 2004. It should be read in conjunction with the Financial Statements, which follow.

### OVERVIEW OF FINANCIAL RESULTS

Despite the very difficult market conditions in 2004, and excluding the impact of the Canadian Industrial Relations Board (CIRB) ruling described below, VIA's financial performance has been nothing short of exceptional. Although total revenues of \$259.5 million were short of budget by \$14.5 million (or five per cent), the Corporation was able to reduce cash operating expenses, which resulted in a favourable variance versus budget that more than offset the revenue shortfall.

The year-end result was negatively impacted by a decision of the Supreme Court not to grant VIA leave to appeal a Federal Court of Appeal ruling supporting a decision of the CIRB. The CIRB ruling relates to a complaint filed by a group of ex-VIA conductors against their union, the Brotherhood of Locomotive Engineers (BLE), claiming unfair labour practices. VIA, as the employer, was added as an interested party. The dispute relates to an implementation agreement between the BLE and VIA, reached in 1997, regarding VIA's decision to merge the conductor's position with that of the locomotive engineer. Following generally accepted accounting principles, VIA has made provision for this expense in its 2004 financial results.

### REVENUE AND RIDERSHIP

Both passenger revenues and ridership fell below budget in 2004, as travel markets continue to experience very low growth following the market drop in 2003. However, total revenues did increase \$9.2 million over 2003. Significantly, revenues increased more than passenger volumes, reflecting VIA's focus on improving yield. Revenues per passenger-mile increased significantly to 28 cents over 26.8 cents in 2003.

Passenger-miles of 851 million were seven per cent short of budget and one per cent below last year, the result of traffic losses on the long-haul services and the relatively greater loss of longer distance first-class passengers.

The year ended on a very positive note, with December revenues posting a strong performance. Not only did December passenger revenues exceed forecast by \$3.1 million (or 16.5 per cent), they also exceeded the monthly budget for the first time since January 2004. Other revenues, especially investment income, were also very strong in December and ended the year \$2.4 million over budget.

## OPERATING COSTS

As noted above, the CIRB ruling has significantly increased VIA's 2004 operating costs. In addition, VIA also experienced higher costs for legal services in 2004. However, during the year, the Corporation reversed \$14 million of capital taxes related to prior years. This adjustment helped offset the negative effect of the CIRB settlement and the increased legal services costs. Total operating costs (cash operating expenses), excluding the CIRB settlement, were slightly less than last year.

Almost all areas of the Corporation contributed to this excellent result. The sources of expense savings (excluding the capital tax reversal) are diverse, as almost all expense categories were below budget. Major contributors include \$6.4 million in lower maintenance material costs; \$4.9 million in compensation savings through control of vacant positions and staffing levels; \$1.3 million from train operations, mostly from reduced line-haul charges; \$1.3 million from lower station and property expenses; and \$1.2 million from lower marketing and sales expenses, including the benefits from new customer service technologies.

The reduction in operating expenses allowed the Corporation to end the year with a 58.9 per cent cost-recovery ratio, an improvement compared to the 58.5 per cent recorded last year.

## CAPITAL EXPENDITURES

Capital expenditures totalled \$20.2 million in 2004, slightly less than forecast and far below the planned level of \$41.1 million, which reflects VIA's prudent management of its capital resources until a certain long-term investment strategy is more clearly articulated pursuant to the Minister's instructions. With the exception of administration projects, all capital programs underspent their budgets this year.

The most significant underspending occurred in equipment projects at \$9.8 million, where significant delays in VIA's LRC and F-40 rebuild projects occurred. Other programs with significant underspending include station projects, mostly due to delays in project startups, infrastructure projects, where work was deferred for future consideration, and maintenance centre projects.



## ON-TIME PERFORMANCE

VIA faced another difficult year in 2004 with on-time performance decreasing for a third year in a row. However, despite very challenging first quarter conditions when on-time performance averaged only 54 per cent, some recovery was seen in the remainder of the year to achieve a year-end result of 70 per cent of the trains arriving on time.

VIA recognizes that failing to meet operating schedules is a critical problem, with potentially disastrous effects on VIA's financial performance if the root cause of the problem is not addressed quickly. Deteriorating performance will lead to lost business, lower revenues, and possibly higher costs to government.

Of the train delays experienced in 2004, 18 per cent were directly under VIA's control, an improvement from 2003 of almost three percentage points. A significant portion of these delays was related to adjustments that had to be made to the introduction of new equipment as well as some equipment failures caused by an aging fleet.

VIA continues to closely monitor and seek ways to minimize the delays in its own operations, including changes in station practices to reduce station stand time, and improved baggage handling procedures to reduce delays en route. In addition, albeit slightly longer term, VIA has begun the process of rebuilding two of its older fleets of rolling stock.

However, the majority of train delays were caused by operating railways (69 per cent), with other parties accounting for another 11 per cent of delays. The significant volume of operator-related delays is due largely to insufficient infrastructure. VIA continues to work closely with all parties to resolve problems that cause delays, and is making progress in this regard.

Although the number of trains arriving late increased in 2004, the severity of delays from all sources was significantly less than in 2003 (average delay minutes 18 per cent down). Delay minutes under VIA's direct control decreased by almost 25 per cent in 2004, showing that VIA's continuous efforts to contain controlled delays is yielding results.

## OUTLOOK FOR 2005

VIA looks forward to completing a transition in leadership in 2005, with the appointments of a new President and Chief Executive Officer and a new Chairman of the Board. With new leadership in place, VIA will continue to explore options with the Government of Canada concerning the future direction of passenger rail.

Although VIA's revenues and ridership showed signs of growth in the last quarter of 2004, markets are expected to be highly uncertain and unstable in 2005. VIA will continue to concentrate on finding innovative and creative ways to maintain above-average performance and maximize passenger revenues in growing markets. In order to return revenues to the upward trend established over the past decade, and to continue minimizing costs, VIA will:

- Continue to implement rigorous cost controls to eliminate unnecessary costs, without jeopardizing services.

- Promote its new simplified *Comfort*® class Flexi Fares to increase the convenience and flexibility of passenger rail travel as an attractive option in the marketplace.

- Improve and enhance access to VIA's services by expanding use of self-service ticketing kiosks for most products, and introducing special Web-based promotional initiatives to capitalize on the growth in online bookings to attract new customers, while retaining existing travel base.

- Improve and enhance service delivery to capitalize on its competitive edge over other modes of transportation.

On-time performance will remain a critical focus in 2005. Indeed, any optimism for the coming year must be tempered by grave concerns about limited infrastructure capacity, and the impact this is having on on-time performance. Many of the infrastructure and capacity problems experienced in 2003 and 2004 will continue, and increase, if they are not addressed quickly.

VIA is working closely with the freight railways and the federal government to examine options for resolving these issues. VIA is confident that viable options will be identified which, if implemented, would allow the Corporation to continue increasing revenues, thereby ensuring that the national passenger rail service will grow to meet Canada's transportation needs in the years ahead.

# Financial Statements

# MANAGEMENT'S RESPONSIBILITY STATEMENT

YEAR ENDED DECEMBER 31, 2004

Management of the Corporation is responsible for the preparation and integrity of the financial statements contained in the Annual Report. These statements have been prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting principles and necessarily include certain amounts that are based on management's best estimates and judgement. Financial information contained throughout the Annual Report is consistent with that in the financial statements. Management considers that the statements present fairly the financial position of the Corporation, the results of its operations and its cash flows:

To fulfill its responsibility, the Corporation maintains systems of internal controls, policies and procedures to ensure the reliability of financial information and the safeguarding of assets. The internal control systems are subject to periodic reviews by Samson Bélair/Deloitte & Touche, general partnership, as internal auditors. The external auditors, the Auditor General of Canada and Ernst & Young LLP, have audited the Corporation's financial statements for the year ended December 31, 2004, and their report indicates the scope of their audit and their opinion on the financial statements.

The Audit and Finance Committee of the Board of Directors, consisting primarily of independent Directors, meets periodically with the internal and external auditors and with management, to review the scope of their audits and to assess reports on audit work performed. The financial statements have been reviewed and approved by the Board of Directors on the recommendation of the Audit and Finance Committee.



**Paul Côté**

Interim President  
and Chief Executive Officer and  
Chief Operating Officer



**J. R. Paquette**

Chief Financial Officer

Montreal, Canada  
February 11, 2005

# AUDITORS' REPORT

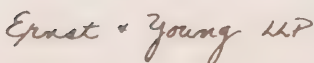
## TO THE MINISTER OF TRANSPORT

We have audited the balance sheet of VIA Rail Canada Inc. as at December 31, 2004 and the statements of operations and retained earnings and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Corporation's management. Our responsibility is to express an opinion on these financial statements based on our audit.

We conducted our audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards required that we plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

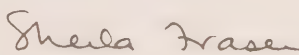
In our opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Corporation as at December 31, 2004 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. As required by the *Financial Administration Act*, we report that, in our opinion, these principles have been applied, except for the change in the method of accounting for derivative financial instruments as explained in note 3 to the financial statements, on basis consistent with that of the preceding year.

Further, in our opinion, the transactions of the Corporation that have come to our notice during our audit of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and regulations, the *Canada Business Corporations Act* and the articles and the by-laws of the Corporation.



**Ernst & Young LLP**  
Chartered Accountants

Montreal, Canada  
February 11, 2005



**Sheila Fraser, FCA**  
Auditor General of Canada



# BALANCE SHEET

AS AT DECEMBER 31

(IN THOUSANDS)

2004 2003

## Current Assets

Cash and cash equivalents	\$ 9,814	\$ 2,552
Accounts receivable, trade	5,323	4,715
Accounts receivable, other	2,029	2,411
Receivable from the Government of Canada	-	1,485
Derivative financial instruments (NOTES 3 AND 12)	3,976	-
Materials	15,943	16,012
	37,085	27,175

## Long-term Assets

Property, plant and equipment (NOTE 4)	610,012	651,774
Asset renewal fund (NOTE 5)	110,706	104,679
Accrued benefit asset (NOTE 7)	145,928	117,282
Derivative financial instruments (NOTES 3 AND 12)	2,921	-
Other	4,752	5,518
	874,319	879,253
	\$ 911,404	\$ 906,428

## Current Liabilities

Accounts payable and accrued liabilities (NOTES 3 AND 6)	\$ 86,682	\$ 74,780
Deferred revenues and other credits	7,961	7,069
	94,643	81,849

## Long-term Liabilities

Accrued benefit liability (NOTE 7)	19,345	17,702
Future corporate taxes (NOTE 8)	33,832	25,321
Other	3,350	3,788
	56,527	46,811

Deferred Capital Funding (NOTE 9)	635,666	674,864
-----------------------------------	---------	---------

## Shareholder's Equity

Share capital (NOTE 10)	9,300	9,300
Contributed surplus	4,963	4,963
Retained earnings	110,305	88,641
	124,568	102,904
	\$ 911,404	\$ 906,428

COMMITMENTS AND CONTINGENCIES (NOTES 11 AND 15)

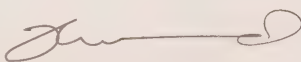
SEE ACCOMPANYING NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

On behalf of the Board,



Marlene McGraw, ca

Director and Chairman of the Audit  
and Finance Committee



Anthony Friend, cc

Director and Acting Chairman of the Board

# STATEMENT OF OPERATIONS AND RETAINED EARNINGS

YEAR ENDED DECEMBER 31

(IN THOUSANDS)

	2004	2003
<b>Revenues</b>		
Passenger	\$ 241,399	\$ 231,379
Other	18,093	18,966
	259,492	250,345
<b>Expenses</b>		
Compensation and benefits	195,726	191,422
Train operations and fuel (NOTE 12)	87,560	91,856
Stations and property	27,706	28,089
Marketing and sales	26,033	27,709
Maintenance material	24,382	27,017
On-train product costs	16,618	16,275
Operating taxes	1,557	13,720
Employee future benefits (NOTE 7)	(19,263)	3,981
Amortization and losses on write-down and disposal of property, plant and equipment	60,672	52,048
Other	47,014	26,788
	468,005	478,905
<b>Operating loss before funding from the Government of Canada and corporate taxes</b>	208,513	228,560
Operating funding from the Government of Canada	177,444	181,115
Amortization of deferred capital funding (NOTE 9)	59,354	52,272
Income before corporate taxes	28,285	4,827
Corporate tax (recovery) expense (NOTE 8)	(1,890)	1,589
Future corporate taxes (NOTE 8)	8,511	4,097
<b>Net income (loss) for the year</b>	21,664	(859)
Retained earnings, beginning of year	88,641	89,500
<b>Retained earnings, end of year</b>	<b>\$ 110,305</b>	<b>\$ 88,641</b>

SEE ACCOMPANYING NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

# STATEMENT OF CASH FLOWS

YEAR ENDED DECEMBER 31

(IN THOUSANDS)

	2004	2003
<b>OPERATING ACTIVITIES</b>		
Net income (loss) for the year	\$ 21,664	\$ (859)
Non-cash items relating to operations:		
Amortization of property, plant and equipment	59,362	52,285
Losses on write-down and disposal of property, plant and equipment	1,657	111
Gain on disposal of asset renewal fund investments	(766)	(427)
Amortization of premium and discount on purchase of bonds in the asset renewal fund	181	169
Amortization of investment tax credits	(347)	(348)
Amortization of deferred capital funding	(59,354)	(52,272)
Future corporate taxes	8,511	4,097
Unrealized gain on derivative financial instruments	(4,919)	
Change in non-cash working capital related to operations	8,434	(12,005)
Change in other long-term assets	766	766
Change in accrued benefit asset	(28,646)	(5,661)
Change in accrued benefit liability	1,643	1,310
Change in other long-term liabilities	(91)	(77)
	8,095	(12,911)
<b>FINANCING ACTIVITIES</b>		
Capital funding from the Government of Canada	20,156	82,381
Change in capital funding receivable from the Government of Canada	3,710	15,312
	23,866	97,693
<b>INVESTING ACTIVITIES</b>		
Acquisition of investments in the asset renewal fund	(10,659)	(13,333)
Proceeds from sale and maturity of investments in the asset renewal fund	5,217	2,800
Acquisition of property, plant and equipment	(20,156)	(77,381)
Proceeds from disposal of property, plant and equipment	899	281
	(24,699)	(87,633)
<b>CASH AND CASH EQUIVALENTS</b>		
Increase (decrease) during the year	7,262	(2,851)
Balance, beginning of year	2,552	5,403
<b>BALANCE, END OF YEAR</b>	<b>\$ 9,814</b>	<b>\$ 2,552</b>
<b>REPRESENTED BY:</b>		
Cash and outstanding cheques	\$ (1,544)	\$ (3,548)
Short-term investments, 2.51%, maturing in January 2005 (2003: 2.74%)	11,358	6,100
	\$ 9,814	\$ 2,552

SEE ACCOMPANYING NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

# NOTES TO THE FINANCIAL STATEMENTS

AS AT DECEMBER 31, 2004

## 1 | AUTHORITY AND OBJECTIVES

VIA Rail Canada Inc. is a Crown corporation named in Part I of Schedule III to the *Financial Administration Act*. It was incorporated in 1977, under the *Canada Business Corporations Act*. The Corporation's vision is to be the Canadian leader in service excellence in passenger transportation with a mission to work together to consistently deliver safe, efficient and environmentally-responsible services for travellers in Canada. The Corporation uses the roadway infrastructure of other railway companies and relies on them to control train operations.

The Corporation is not an agent of Her Majesty and is subject to income taxes.

## 2 | ACCOUNTING POLICIES

These financial statements have been prepared by management in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. The significant accounting policies followed by the Corporation are summarized as follows:

### A | FUNDING FROM THE GOVERNMENT OF CANADA

Operating funding, which pertains to services, activities and other undertakings of the Corporation for the management and operation of railway passenger services in Canada, is recorded as a reduction of the operating loss. The amounts are determined on the basis of operating expenses less commercial revenues excluding employee future benefits and non-cash transactions relating to property, plant and equipment and future corporate taxes, and are based on the operating budget approved by the Government of Canada for each year.

Funding for depreciable property, plant and equipment is recorded as deferred capital funding on the Balance Sheet and is amortized on the same basis and over the same periods as the related property, plant and equipment. Upon disposition of the funded depreciable property, plant and equipment, the Corporation recognizes into income all remaining deferred capital funding related to the property, plant and equipment. Funding for non-depreciable property, plant and equipment is recorded as contributed surplus.

**B | CASH EQUIVALENTS**

Cash equivalents include highly liquid investments purchased three months or less from maturity and are carried at lower of cost or market value.

**C | ASSET RENEWAL FUND**

Short-term investments are carried at the lower of cost or market value, determined on an aggregate basis.

The other investments in the asset renewal fund are carried at cost. The carrying value of each of these investments is assessed periodically to determine if there has been an other than temporary decline in value. A charge to income is recorded during the period in which such a decline in value is determined.

**D | REVENUE RECOGNITION**

Revenues earned from passenger transportation are recorded as services are rendered. Amounts received for train travel not yet rendered are included in current liabilities as deferred revenues. Other revenues which includes investment income and third party revenues are recorded as they are earned.

**E | FOREIGN CURRENCY TRANSLATION**

Accounts in foreign currencies are translated using the temporal method. Under this method, monetary Balance Sheet items are translated at the exchange rates in effect at year-end. Gains and losses resulting from the changes in exchange rates are reflected in the Statement of Operations and Retained Earnings.

Non-monetary Balance Sheet items as well as foreign currency revenues and expenses are translated at the exchange rate in effect on the dates of the related transactions.

**F | MATERIALS**

Materials, which are valued at the lower of weighted average cost and replacement cost, consist primarily of items used for the maintenance of rolling stock. An allowance for obsolescence is provided for materials.

**G | PROPERTY, PLANT AND EQUIPMENT**

Property, plant and equipment acquired from Canadian National Railway and Canadian Pacific Limited at the start of operations in 1978 were recorded at their net transfer values while subsequent acquisitions, including those acquired under capital leases, are recorded at cost.

The costs of refurbishing and rebuilding rolling stock and costs associated with other upgrading of property, plant and equipment are capitalized if they are incurred to improve the service value or extend the useful lives of the property, plant and equipment concerned; otherwise, such costs are expensed as incurred.



Retired property, plant and equipment are written down to their net realizable value.

Amortization of property, plant and equipment is calculated on a straight-line basis at rates sufficient to amortize the cost of property, plant and equipment, less their residual value, over their estimated useful lives, as follows:

Rolling stock	12 to 30 years
Maintenance buildings	25 years
Stations and Facilities	20 years
Infrastructure improvements	5 to 40 years
Leasehold improvements	3 to 20 years
Machinery and Equipment	4 to 15 years
Information systems	3 to 7 years
Other property, plant and equipment	3 to 10 years

No amortization is provided for projects in progress and retired property, plant and equipment.

## H | CORPORATE TAXES

The Corporation follows the liability method of accounting for corporate taxes.

Under this method, the net change in the future corporate tax assets and liabilities is included in income. Future corporate tax assets and liabilities are measured using substantively enacted tax rates expected to apply to taxable income in the years in which temporary differences are expected to reverse.

## I | INVESTMENT TAX CREDITS

Investment tax credits are recognized when qualifying expenditures have been made, provided there is reasonable assurance that the credits will be realized. They are amortized over the estimated useful lives of the related property, plant and equipment. The amortization of deferred investment tax credits is recorded as a reduction of the amortization of property, plant and equipment. These credits are included in other long-term liabilities.

## J | EMPLOYEE FUTURE BENEFITS

The Corporation accrues obligations under its employee future benefit plans.

The cost of pension and other employee future benefits earned by employees is actuarially determined using the projected benefit method prorated on services and management's best estimate of expected plan investment performance, salary escalation, retirement ages of employees and expected health care costs.

For the purpose of calculating the expected return on plan assets, those assets are valued at fair value.

On January 1, 2000, the Corporation adopted the new accounting standard on employee future benefits using the prospective application method. The Corporation is amortizing the transitional asset on a straight-line basis over 13 to 14 years, which was the average remaining service lives of the active employee groups at the time.

Past service costs are amortized on a straight-line basis over the expected average remaining service lives of the active employee groups which is, in most cases, estimated to be 12 years.

For the pension plans the excess of the accumulated net actuarial gain or loss over 10% of the greater of the accumulated benefit obligation and the fair value of plan assets is amortized on a straight-line basis over the average remaining service lives of the active employee groups which is, in most cases, estimated to be 12 years.

## **K | DERIVATIVE FINANCIAL INSTRUMENTS**

Derivative financial instruments such as swaps, call options and forward foreign exchange contracts, are utilized by the Corporation in the management of its exposure to changes in fuel prices. The Corporation does not enter into derivative financial instruments for trading or speculative purposes. The Corporation does not currently apply hedge accounting on these derivative financial instruments.

Derivative financial instruments are recognized on the Balance Sheet at inception and removed when they expire or are terminated. On the inception, each derivative is recognized at fair value as either an asset or a liability on the Balance Sheet and changes in fair value are recognized in the train operations and fuel expenses. Derivative financial instruments with a positive fair value are reported as derivative financial instrument assets and derivatives with a negative fair value are reported as part of accounts payable and accrued liabilities.

## **L | MEASUREMENT UNCERTAINTY**

The preparation of financial statements in accordance with Canadian generally accepted accounting principles requires management to make estimates and assumptions that affect the reported amounts of assets and liabilities as well as revenues and expenses and the disclosure of contingent assets and liabilities. The most significant estimates involve the recognition of liabilities and other claims against the Corporation, employee future benefits, future corporate taxes as well as the useful life of Property, Plant and Equipment. Actual results could differ from these estimates and such differences could be material.

## **M | VIA PRÉFÉRENCE PROGRAM**

The incremental costs of providing travel awards under the Corporation's *VIA Préférence* frequent traveler reward program are accrued as the entitlements to such awards are earned and are included in accounts payable and accrued liabilities.

#### A | FINANCIAL INSTRUMENTS

In December 2001, the Accounting Standards Board issued Accounting Guideline (AcG-13) "Hedging Relationships," as amended. In June 2002, EIC-128, "Accounting for Trading, Speculative or Non-Hedging Derivative Financial Instruments," was also issued. AcG-13 establishes the criteria for identification, designation, documentation and effectiveness of hedging relationships for the purpose of applying hedge accounting. EIC-128 establishes that a freestanding derivative financial instrument that gives rise to a financial asset or financial liability and is entered into for trading or speculative purposes, or that does not qualify for hedge accounting under AcG-13 should be recognized on the Balance Sheet and measured at fair value, with changes in fair value recognized in income of the period. The Corporation adopted prospectively both AcG-13 and EIC-128 effective January 1, 2004.

As a result of applying the new accounting standards the Corporation recognized an unrealized gain of \$4.9 million included in the train operations and fuel. The Balance Sheet impact of recognizing derivative financial instruments at fair value resulted in the recognition of a current asset of \$3.9 million, a long-term asset of \$2.9 million, a current liability of \$1.4 million included in accounts payable and accrued liabilities and a deferred gain of \$0.5 million which is included in deferred revenues and other credits. The deferred gain relates to derivative financial instruments that were outstanding at the beginning of the year and is amortized into earnings based on the original maturity date of the contract.

#### B | ASSET RETIREMENT OBLIGATIONS

Effective January 1, 2004, the Corporation retroactively adopted the method of accounting for asset retirement obligations set by the Canadian Institute of Chartered Accountant's section 3110, "Asset Retirement Obligations." The new rules apply to legal obligations associated with the retirement of tangible long-lived assets that result from the acquisition, construction, development or the normal operations of long-lived assets. The Corporation has assessed its exposure to any asset retirement obligations and has determined that it has none as at December 31, 2004 and December 31, 2003.

## 4 | PROPERTY, PLANT AND EQUIPMENT

	2004			2003		
	COST	ACCUMULATED AMORTIZATION	NET	COST	ACCUMULATED AMORTIZATION	NET
Land	5.0	-	5.0	5.0	-	5.0
Rolling stock	738.2	378.1	360.1	673.7	343.4	330.3
Maintenance buildings	179.9	116.3	63.6	178.0	107.9	70.1
Stations and Facilities	44.1	24.4	19.7	43.3	22.2	21.1
Infrastructure improvements	137.0	46.5	90.5	130.8	43.0	87.8
Leasehold improvements	112.8	82.3	30.5	107.7	77.2	30.5
Machinery and Equipment	33.7	27.5	6.2	31.9	26.4	5.5
Information systems	42.6	36.5	6.1	36.6	32.4	4.2
Other property, plant and equipment	20.0	19.1	0.9	19.9	19.0	0.9
	1,313.3	730.7	582.6	1,226.9	671.5	555.4
Projects in progress			25.3			93.0
Retired property, plant and equipment (at net realizable value)			2.1			3.4
			610.0			651.8

Projects in progress as at December 31, 2004, primarily consist of rolling stock for \$21.1million (2003: \$76.9 million) and improvements to infrastructure and information systems for \$3.4 million (2003: \$7.6 million).

The Corporation has been authorized by the Treasury Board of the Government of Canada to segregate proceeds from the sale or lease of surplus assets as well as up to \$5 million of annual funding approved but not expended during the fiscal year to 2006.

The asset renewal fund includes the following investment instruments:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)	2004		2003	
	COST	MARKET VALUE	COST	MARKET VALUE
Government of Canada bonds	19.8	26.2	19.4	24.2
Other Canadian bonds and debentures	20.8	22.8	16.1	17.5
Pooled equity unit trust	57.7	67.6	54.8	59.6
Cash and short-term investments	12.4	12.4	14.4	14.4
	110.7	129.0	104.7	115.7

The Treasury Board has approved an amount of \$39.5 million (2003: \$39.5 million) to fund prior years' operating deficits and certain property, plant and equipment while the balance of the asset renewal fund of \$71.2 million (2003: \$65.2 million) represents the funds that are retained for future investments in property, plant and equipment.

The weighted average effective rate of return on bonds and debentures as well as short-term investments as at December 31, 2004 was 5.01% (2003: 5.18%) and the weighted average term to maturity as at December 31, 2004 is 8 years (2003: 9 years).

The market value of bonds and debentures, pooled equity unit trust and short-term investments is based on the current bid price at the Balance Sheet date.

The Corporation is subject to credit risk from its holdings of the asset renewal fund. The Corporation minimizes its credit risks by adhering to the *Minister of Finance of Canada Financial Risk Management Guidelines for Crown Corporations* and the Corporate Investment Policy and by investing in high quality financial instruments.



## 6 | ACCOUNTS PAYABLE AND ACCRUED LIABILITIES

The Accounts payable and accrued liabilities include the following:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)	2004	2003
Accrued liabilities	31.5	17.1
Wages payable and accrued	25.6	22.6
Trade payables	22.6	19.3
Capital tax and sales taxes payable	4.0	12.7
Derivative financial instruments	1.4	-
Current portion of Network Restructuring	0.8	3.1
Account payable to the Government of Canada	0.7	-
Other	0.1	-
	86.7	74.8

## 7 | EMPLOYEE FUTURE BENEFITS

The Corporation provides a number of funded defined benefit pension plans as well as unfunded post retirement and post-employment benefits that include life insurance, health coverage and self insured Workers' Compensation benefits, to all its permanent employees.

The defined benefit pension plans are based on years of service and final average salary.

Pension benefits increase annually by 50% of the increase in the Consumer Price Index in the 12 months ending in December subject to a maximum increase of 3% in any year.

The latest actuarial valuation for the post-retirement and post-employment unfunded plans was carried out as at December 31, 2004. The results of this valuation are recorded in the 2004 Financial Statements.

The latest actuarial valuations of the pension plans were carried out as at December 31, 2001 by external actuaries who are members of the Canadian Institute of Actuaries. The next actuarial valuation will be carried out as at December 31, 2004 and will be available in June 2005. The actuarial valuation of the Supplemental Executive Retirement Plan is carried out annually. The last actuarial valuation was carried out as at December 31, 2003.

Based on these actuarial valuations and projections to December 31, 2004, the summary of the principal valuation results, in aggregate, is as follows:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)	PENSION PLANS		OTHER BENEFIT PLANS	
	2004	2003	2004	2003
<b>ACCRUED BENEFIT OBLIGATION:</b>				
<b>Balance at beginning of year</b>	<b>1,260.6</b>	<b>1,192.0</b>	<b>29.5</b>	<b>27.9</b>
Current service cost	14.7	14.0	4.0	4.0
Employee contributions	10.2	10.2	-	-
Interest cost	74.4	76.6	1.7	1.8
Benefits paid	(78.8)	(66.9)	(6.1)	(5.0)
Plan amendments	-	-	0.2	-
Actuarial (gain) loss	70.5	34.7	(1.8)	0.8
<b>Accrued benefit obligation at end of year</b>	<b>1,351.6</b>	<b>1,260.6</b>	<b>27.5</b>	<b>29.5</b>
<b>FAIR VALUE OF PLAN ASSETS:</b>				
<b>Balance at beginning of year</b>	<b>1,370.1</b>	<b>1,217.8</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Actual return on plan assets	162.5	208.1	-	-
Employer contributions	1.2	0.9	6.1	5.0
Employee contributions	10.2	10.2	-	-
Benefits paid	(78.8)	(66.9)	(6.1)	(5.0)
<b>Balance at end of year</b>	<b>1,465.2</b>	<b>1,370.1</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

The percentage of the fair value of the total pension plan assets by major category as at December 31 was as follows:

	2004	2003
<b>ASSET CATEGORIES:</b>		
Equity securities (public market)	58.3%	57.6%
Fixed income securities (public market)	34.7%	34.4%
Private equity, hedge funds and other	5.7%	6.0%
Real Estate	1.3%	2.0%
	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>

(IN MILLIONS OF DOLLARS)

	PENSION PLANS		OTHER BENEFIT PLANS	
	2004	2003	2004	2003
<b>RECONCILIATION OF THE FUNDED STATUS:</b>				
Fair value of plan assets	1,465.2	1,370.1	-	-
Accrued benefit obligation	1,351.6	1,260.6	27.5	29.5
<b>Funded status of plans - surplus (deficit)</b>	<b>113.6</b>	<b>109.5</b>	<b>(27.5)</b>	<b>(29.5)</b>
Unamortized net actuarial losses (gain)	311.7	319.2	[0.3]	1.5
Unamortized past service costs	3.5	4.0	0.6	0.5
Unamortized transitional (asset) obligation	(282.9)	(315.4)	9.3	11.7
	145.9	117.3	(17.9)	(15.8)
Network Restructuring long-term liability	-	-	(1.4)	(1.9)
<b>Accrued benefit asset (liability)</b>	<b>145.9</b>	<b>117.3</b>	<b>(19.3)</b>	<b>(17.7)</b>

**ELEMENTS OF DEFINED BENEFIT COSTS  
RECOGNIZED IN THE YEAR:**

Current service cost	14.7	14.0	4.0	4.0
Interest cost	74.4	76.6	1.7	1.8
Actual return on plan assets	(162.5)	(208.1)	-	-
Actuarial losses (gains)	70.5	34.7	(1.8)	0.8
Plan amendments	-	-	0.2	-

**Elements of employee future benefits  
(income) costs before adjustment  
to recognize the long-term nature  
of these costs**

(2.9)	(82.8)	4.1	6.6
-------	--------	-----	-----

**Adjustments to recognize the long-term  
nature of employee future benefits costs:**

Differences between:

Expected return and actual return on plan assets for the year	62.8	119.2	-	-
Actuarial (loss) gain recognized for the year and the actual actuarial loss on accrued benefit obligation for the year	(55.2)	(9.1)	1.7	(0.7)
Amortization of past service costs for the year and the actual plan amendments for the year	0.4	0.4	(0.1)	-
Amortization of transitional (asset) obligation	(32.5)	(32.5)	2.5	2.5
<b>Defined benefit (income) costs recognized</b>	<b>(27.4)</b>	<b>(4.8)</b>	<b>8.2</b>	<b>8.4</b>

The employee future benefits expense in the Statement of Operations and Retained Earnings includes the pension plans net income, the other benefit plans net costs as well as the adjustment of the network restructuring accrual of \$(0.1) million (2003; \$0.4 million).

	PENSION PLANS		OTHER BENEFIT PLANS	
	2004	2003	2004	2003
<b>WEIGHTED-AVERAGE OF SIGNIFICANT ASSUMPTIONS:</b>				
<b>Accrued benefit obligation as at December 31:</b>				
Discount rate	5.75%	6.00%	5.75%	6.00%
Rate of compensation increase	3.25%	3.00%	3.25%	3.00%
<b>Benefit costs for the year ended December 31:</b>				
Discount rate	6.00%	6.50%	6.00%	6.50%
Expected long-term rate of return on plan assets	7.50%	7.50%	-	-
Rate of compensation increase	3.00%	3.50%	3.00%	3.50%
<b>Assumed health care cost trend rates as at December 31:</b>				
Initial health care cost trend rate	-	-	7.12%	5.93%
Cost trend rate declines to	-	-	3.37%	3.16%
Year ultimate rate is reached	-	-	2011	2007

**SENSITIVITY ANALYSIS**

Assumed health care cost trend rates have a significant effect on the amounts reported for the health care plans. A one-percentage-point change in assumed health care cost trend rates would have the following effects for 2004:

(IN THOUSANDS OF DOLLARS)	INCREASE	DECREASE
Total service and interest cost	21	(22)
Accrued benefit obligation	197	(178)

## 8 | CORPORATE TAXES

The future corporate tax liabilities result from temporary differences relating to the accrued benefit asset and the unrealized gain on derivative financial instruments less the tax benefits relating to losses carryforwards, contingencies, the accrued benefit liability, other long-term liabilities and property, plant and equipment net of the valuation allowance.

The corporate tax (recovery) expense is represented by the large corporation tax recovery of \$1.9 million (2003: expense of \$1.6 million).

## 9 | DEFERRED CAPITAL FUNDING

(IN MILLIONS OF DOLLARS)	2004	2003
<b>Balance, beginning of year</b>	<b>674.9</b>	<b>644.8</b>
Government funding for depreciable property, plant and equipment	20.2	82.4
Amortization of deferred capital funding	(59.4)	(52.3)
<b>Balance, end of year</b>	<b>635.7</b>	<b>674.9</b>

## 10 | SHARE CAPITAL

The authorized share capital of the Corporation is comprised of an unlimited number of common shares with no par value. As at December 31, 2004 and 2003, 93,000 shares at \$100 per share are issued and fully paid.



## 11 | COMMITMENTS

**A |** The future minimum payments relating to operating leases mainly for real estate and computer equipment are as follows:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)

2005	8.8
2006	9.0
2007	9.1
2008	8.1
2009	2.1
Subsequent years proportionately to 2049	118.0
	155.1

**B |** As at December 31, 2004, the Corporation has outstanding purchase commitments amounting to \$12.3 million consisting mainly of the completion of rolling stock projects.

**C |** The Corporation has entered into train service agreements for the use of tracks and control of train operations expiring on December 31, 2008.

**D |** The Corporation has issued letters of credit totalling approximately \$21.8 million (2003: \$20.1 million) to various provincial government workers' compensation boards as security for future payment streams.

## 12 | DERIVATIVE FINANCIAL INSTRUMENTS

At year-end the corporation had the following Swaps and Call Option for Heating oil:

DESCRIPTION	MATURITY DATE	AVERAGE FIXED PRICE PER U.S. GALLON (USD)	NOTIONAL QUANTITY (U.S. GALLONS)	FAIR VALUE CAD ('000'S)
Crude Swap	April 30, 2005	1.321	2,520,000	(293)
Crude Swap	December 31, 2005	0.737	7,560,000	3,803
Crude Swap	December 31, 2006	0.818	4,536,000	1,516
Crude Swap	December 31, 2007	0.800	4,536,000	1,250
				6,276

DESCRIPTION	MATURITY DATE	CAP PRICE PER U.S. GALLON (USD)	TRIGGER LEVEL PER U.S. GALLON (USD)	NOTIONAL QUANTITY (U.S. GALLONS)	FAIR VALUE CAD (000'S)
Crude Call Option	December 31, 2005	1.140	1.450	3,696,000	172
Crude Call Option	December 31, 2006	1.065	1.450	2,520,000	155
					327

At year-end the Corporation had the following U.S. forward foreign exchange contracts convertible into Canadian dollars:

DESCRIPTION	MATURITY DATE	FORWARD RATE CAD/USD	NOTIONAL AMOUNT (USD)	FAIR VALUE CAD (000'S)
Foreign Exchange	Monthly in 2005	1.3140	5,570	(619)
Foreign Exchange	Monthly in 2005	1.2900	2,177	(191)
Foreign Exchange	Monthly in 2005	1.2680	1,565	(102)
Foreign Exchange	Monthly in 2006	1.2900	2,117	(188)
Foreign Exchange	Monthly in 2006	1.2773	357	(27)
				(1,127)

The fair value of the positive balance of the above derivative financial instruments at December 31, 2004 is \$6.9 million and the negative balance is \$1.4 million. The \$1.4 million is included in "Account payable and Accrued liabilities" as a short-term derivative financial instrument liability.

Included in the "Train operation and fuel" expense is a gain of \$10.3 million on derivative financial instruments.

The Corporation is exposed to credit risk in the event of non-performance by the counterparty to its derivative financial instruments but does not expect such non-performance as the counterparty is of high credit quality.

### 13 | FAIR VALUE OF FINANCIAL INSTRUMENTS

The estimated fair value of the recognized financial instruments, except for the asset renewal fund, approximates their carrying value due to their current nature.

### 14 | RELATED PARTY TRANSACTIONS

The Corporation is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments and agencies. The Corporation enters into transactions with these entities in the normal course of business on trade terms applicable to all individuals and enterprises and these transactions are recorded at exchange value.

**A |** The Canadian Transportation Agency (CTA) rendered a decision in October 2003 against the Corporation in favour of the Council for Canadians with Disabilities. The Corporation was directed to re-design and re-construct its Renaissance rail cars to remove certain undue obstacles to persons with disabilities.

In December 2003, the Corporation sought and obtained a stay of that decision from the Federal Court of Appeal and also sought and obtained leave to appeal the decision which was granted by Order of the Federal Court in March, 2004. The appeal was heard in November, 2004. The decision is under reserve.

If the CTA decision is upheld the cost of modifying the Renaissance cars would be significant. Management is of the opinion that this could cost between \$50 million and \$100 million an amount that would exceed funding approved by the Government of Canada for the Renaissance project. No provision has been made in the financial statements for the CTA decision.

**B |** The Corporation began a restructuring of its labour force in 1997 which resulted in the elimination of a number of positions. The changes became subject to various Canadian Industrial Relations Board (CIRB) decisions, mediations and arbitrations.

In May 2003, the CIRB rendered a decision directing the Corporation to pay back wages under certain circumstances to former conductors. The Supreme Court decided not to grant the Corporation leave to appeal a Federal Court of Appeal ruling supporting the decision of the CIRB.

The Corporation has made a provision for this estimated expense in its 2004 financial results.

**C |** The Corporation has performed an assessment of all of its operations and of all of its manned facilities in order to determine the environmental risks. The sites that are suspected to be contaminated will be further investigated in the coming years. Certain sites could eventually require decontamination measures or mitigation.

**D |** The Corporation is subject to claims and legal proceedings brought against it in the normal course of business. Such matters are subject to many uncertainties. Management believes that adequate provisions have been made in the accounts where required and the ultimate resolution of such contingencies are not expected to have a material adverse effect on the financial position of the Corporation.

## 16 | RECLASSIFICATION

The comparative financial statements have been reclassified from the statements previously presented to conform to the presentation of the 2004 financial statements.

# CORPORATE DIRECTORY

AS AT DECEMBER 31, 2004

## BOARD OF DIRECTORS

**Greg Black**

Bracebridge, Ontario

**Jacqueline L. Boutet**

Montreal, Quebec

**Alan Chapple**

Toronto, Ontario

**Anthony Friend\*, Q.C.**

Acting Chairman of the Board

Calgary, Alberta

**Jean-Louis Hamel**

Montreal, Quebec

**Barbara Kane**

Halifax, Nova Scotia

**Wendy Kelly**

Regina, Saskatchewan

**Yvon LeBlanc, Q.C.**

Bouctouche, New Brunswick

**Marlene McGraw, C.A.**

Brantford, Ontario

**Donald Pettit**

Vancouver, British Columbia

**Timothy Reid**

Toronto, Ontario

**James J. Smith, FCA**

Winnipeg, Manitoba

\*Anthony Friend, Q.C., Acting Chairman of the Board and Paul Côté, Interim President and Chief Executive Officer and Chief Operating Officer are ex-officio members of each Committee of the Board

## OFFICERS

**Paul Côté\***

Interim President and Chief Executive Officer  
and Chief Operating Officer

**Christena Keon Sirsly**

Chief Strategy Officer

**J. Roger Paquette**

Chief Financial Officer

**Steve Del Bosco**

Vice-President, Marketing

**Mike Greenberg**

Vice-President, Procurement,  
Real Estate and Environment

**Carole Mackaay**

General Counsel and  
Corporate Secretary

**John Marginson**

Vice-President, Capital Program  
and Business Development

**Denis Pinsonneault**

Vice-President, Human Resources

## COMMITTEES OF THE BOARD

### Audit and Finance Committee

**Marlene McGraw**, CA, Chairman  
Jacqueline L. Boutet  
Anthony Friend, Q.C.  
Jean-Louis Hamel  
Barbara Kane  
Donald Pettit  
James J. Smith, FCA

### Human Resources Committee

**Donald Pettit**, Chairman  
Greg Black  
Alan Chapple  
Barbara Kane  
Wendy Kelly  
Yvon LeBlanc, Q.C.  
Timothy Reid  
James J. Smith, FCA

### Investment Committee

**Anthony Friend**, Q.C., Chairman  
Greg Black  
Alan Chapple  
Jean-Louis Hamel  
Yvon LeBlanc, Q.C.  
Marlene McGraw, CA

### Corporate Governance Committee

**Jean-Louis Hamel**, Chairman  
Jaqueline L. Boutet  
Wendy Kelly  
Yvon LeBlanc, Q.C.  
Marlene McGraw, CA  
Donald Pettit  
Timothy Reid

### Nominating Committee

**Anthony Friend**, Q.C., Chairman  
Greg Black  
Alan Chapple  
Jean-Louis Hamel  
Barbara Kane  
Wendy Kelly  
Timothy Reid  
James J. Smith, FCA

## VIA OFFICE LOCATIONS

### Headquarters and Quebec

3 Place Ville-Marie  
Suite 500  
Montreal, Quebec  
H3B 2C9  
(514) 871-6000

### Postal address

P.O. Box 8116  
Station A  
Montreal, Quebec  
H3C 3N3

### Atlantic

1161 Hollis Street  
Halifax, Nova Scotia  
B3H 2P6  
(902) 494-7900

### Ontario

65 Front Street West  
Room 222  
Toronto, Ontario  
M5J 1E6  
(416) 956-7600

### West

146-123 Main Street  
Winnipeg, Manitoba  
R3C 1A3  
(204) 949-7447  
  
1150 Station Street  
Vancouver, B.C.  
V6A 4C7  
(604) 640-3700

## WEBSITE

[www.viarail.ca](http://www.viarail.ca)

© REGISTERED TRADEMARK OWNED BY VIA RAIL CANADA INC  
™ TRADE MARK OWNED BY VIA RAIL CANADA INC

DESIGN WWW.EPICENTRE.QC.CA  
PHOTOS, STUDIO SHOOT, JEAN-FRANÇOIS GRATTON  
PRINTING: INTEGRIA



THIS DOCUMENT IS PRINTED ON PAPER RECYCLED FROM  
100% POST-CONSUMER FIBER



## COMITÉS DU CONSEIL

### Comité de la vérification et des finances

**Marlene McGraw**, CA, présidente

**Jacqueline L. Boutet**

**Anthony Friend**, c.r.

**Jean-Louis Hamel**

**Barbara Kane**

**Donald Pettit**

**James J. Smith**, FCA

### Comité des ressources humaines

**Donald Pettit**, président

**Greg Black**

**Alan Chaple**

**Barbara Kane**

**Wendy Kelly**

**Yvon LeBlanc**, c.r.

**Timothy Reid**

**James J. Smith**, FCA

### Comité des placements

**Anthony Friend**, c.r., président

**Greg Black**

**Alan Chaple**

**Jean-Louis Hamel**

**Yvon LeBlanc**, c.r.

**Marlene McGraw**, CA

### Comité de la gouvernance d'entreprise

**Jean-Louis Hamel**, président

**Jacqueline L. Boutet**

**Wendy Kelly**

**Yvon LeBlanc**, c.r.

**Marlene McGraw**, CA

**Donald Pettit**

**Timothy Reid**

### Comité des candidatures

**Anthony Friend**, c.r., président

**Greg Black**

**Alan Chaple**

**Jean-Louis Hamel**

**Barbara Kane**

**Wendy Kelly**

**Timothy Reid**

**James J. Smith**, FCA

## BUREAUX DE VIA

### Siège social et Québec

3, Place Ville-Marie

Bureau 500

Montréal (Québec)

H3B 2C9

(514) 871-6000

Adresse postale

Casse postale 8116

Succursale A

Montréal (Québec)

H3C 3N3

### Atlantique

1161, rue Hollis

Halifax (Nouvelle-Écosse)

B3H 2P6

(902) 494-7900

### Ontario

65, rue Front Ouest

Bureau 222

Toronto (Ontario)

M5J 1E6

(416) 956-7600

### Ouest

146-123, rue Main

Winnipeg (Manitoba)

R3C 1A3

(204) 949-7447

1150, rue Station

Vancouver (C.-B.)

V6A 4C7

(604) 640-3700

### SITE WEB

[www.viatrail.ca](http://www.viatrail.ca)

100% DE FIBRES RECYCLÉES POSTCONSOMMATION.

CE DOCUMENT EST IMPRIMÉ SUR DU PAPIER QUI CONTIENT

UN RECYCLÉ À 100%.

DESIGN: WWW.PICENTRE.QC.CA

PHOTOS: STUDIO SHOOT, JEAN-FRANÇOIS GRATTON

100% DE FIBRES RECYCLÉES POSTCONSOMMATION.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Greg Black**

Bracebridge (Ontario)

**Jacqueline L. Bouter**

Montréal (Québec)

**Alan Chapple**

Toronto (Ontario)

**Anthony Friend, c.r. \***

**Président du Conseil par intérim**

Calgary (Alberta)

**Jean-Louis Hamel**

Montréal (Québec)

**Barbara Kane**

Halifax (Nouvelle-Écosse)

**Wendy Kelly**

Regina (Saskatchewan)

**Yvon LeBlanc, c.r.**

Bouchouche (Nouveau-Brunswick)

**Marlene McGraw, CA**

Brantford (Ontario)

**Donald Pettit**

Vancouver (Colombie-Britannique)

**Timothy Reid**

Toronto (Ontario)

**James J. Smith, FCA**

Winnipeg (Manitoba)

\* Anthony Friend, c.r., président du Conseil par intérim, et Paul Côté, président et chef de la direction par intérim, et chef de l'exploitation sont membres ex-officio de chacun des Comités du Conseil

DIRIGEANTS

**Paul Côté \***

président et chef de la direction par intérim et chef de l'exploitation

**Christena Keon Sirsly**

chef de la stratégie de l'entreprise

**J. Roger Raquette**

chef des services financiers

**Steve Del Bosco**

vice-président, Marketing

**Mike Greenberg**

vice-président, Approvisionnement, Immeubles et Environnement

**Carole Mackaay**

avocat général et secrétaire

**John Margison**

vice-président, Programme d'immobilisation et développement commercial

**Denis Pinsonneault**

vice-président, Ressources humaines

**A** | Appelé à se prononcer sur un litige opposant la société et le Conseil des Canadiens avec déficiences, l'Office des transports du Canada (OTC) a tranché en faveur du Conseil en octobre 2003. Ayant conclu à la présence de certains obstacles abusifs pour les personnes avec déficiences, l'Office a enjoint la société à redessiner et reconstruire ses voitures Renaissance.

En décembre 2003, la société a déposé une requête pour faire suspendre l'exécution de la décision de l'Office auprès de la Cour d'appel fédérale, qui l'a agréée. La société a également demandé la permission d'en appeler de cette décision, ce qui lui a été accordé par ordonnance de la Cour fédérale en mars 2004. L'appel a été entendu en novembre 2004, et la décision est en délibéré.

Si la décision de l'OTC devait être maintenue, le coût des modifications des voitures Renaissance serait important. La société est d'avis que le coût pourrait se situer entre 50 et 100 millions de dollars. Ce montant dépasserait le financement autorisé par le gouvernement du Canada pour le projet des voitures Renaissance. Aucune provision n'a été comptabilisée dans les états financiers à cet égard.

**B** | La société a entrepris de restructurer son effectif en 1997, ce qui a conduit à l'élimination d'un certain nombre de postes. Ces changements ont fait l'objet de diverses décisions ainsi que de procédures de médiation et d'arbitrage du Conseil canadien des relations industrielles (CCRI).

Le CCRI s'est prononcé sur cette affaire en mai 2003 et a ordonné à la société de verser, dans certaines circonstances, des salaires rétroactifs aux anciens chefs de train. La Cour suprême a décidé de ne pas autoriser la société à en appeler de la décision de la Cour d'appel fédérale appuyant la décision du CCRI.

Dans ses résultats financiers de 2004, la société a comptabilisé une provision pour ces coûts estimés.

**C** | La société a évalué l'ensemble de ses opérations et de ses installations, afin de déterminer les risques posés à l'environnement. Les sites considérés susceptibles d'être contaminés feront l'objet d'enquêtes plus poussées au cours des prochaines années. Certains sites pourraient exiger l'application de mesures de décontamination ou d'atténuation des effets nuisibles.

**D** | Dans le cours normal de son exploitation, la société fait l'objet de réclamations ou de poursuites judiciaires dont elle ne peut prédire l'issue avec certitude. La direction a constitué, dans les comptes visés, des provisions qu'elle juge suffisantes et est d'avis que la résolution de telles éventualités ne devrait pas avoir d'incidence défavorable importante sur la situation financière de la société.

## 16 | RECLASSIFICATION

Les états financiers comparatifs ont été reclassés afin de se conformer à la présentation des états financiers de 2004.

DESCRIPTION	ÉCHÉANCE	PRIX PLAFOND PAR GALLON AMÉRICAIN (\$ US)	SEUIL DE DÉCLENCHEMENT PAR GALLON AMÉRICAIN (\$ US)	QUANTITÉ NOMINALE DE RÉFÉRENCE GALLONS AMÉRICAINS)	JUSTE VALEUR EN \$ CAN (MILLIERS)
Pétrole brut — Option d'achat	31 décembre 2005	1,140	1,450	3 696 000	172
Pétrole brut — Option d'achat	31 décembre 2006	1,065	1,450	2 520 000	155
					327

À la fin de l'exercice, la société détenait les contrats de change à termes suivants, convertibles en dollars canadiens :

DESCRIPTION	ÉCHÉANCE	TAUX DE CHANGE A TERME \$ CAN / \$ US	MONTANT NOMINAL DE RÉFÉRENCE EN \$ US (MILLIERS)	JUSTE VALEUR EN \$ CAN (MILLIERS)
Opération de change	Mensuelle en 2005	1,3140	5 570	(619)
Opération de change	Mensuelle en 2005	1,2900	2 177	(191)
Opération de change	Mensuelle en 2005	1,2680	1 565	(102)
Opération de change	Mensuelle en 2006	1,2900	2 117	(188)
Opération de change	Mensuelle en 2006	1,2773	357	(27)
				(1 127)

Au 31 décembre 2004, la juste valeur du solde positif des instruments financiers dérivés ci-dessus s'établissait à 6,9 millions de dollars, et le solde négatif, à 1,4 million de dollars. Cette somme de 1,4 million de dollars est incluse dans la catégorie « Comptes à payer et frais courus » en tant que passif à court terme provenant des instruments financiers dérivés.

Les charges « Exploitation des trains et carburant » comprennent un gain de 10,3 millions de dollars provenant des instruments financiers dérivés.

La société s'expose à un risque de crédit dans le cas où la contrepartie aux instruments financiers dérivés ne respecte pas ses obligations. Cependant, la société ne croit pas qu'une telle éventualité puisse se concrétiser, compte tenu de la qualité de la cote de crédit de la contrepartie.

### 13 | JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

La juste valeur estimative des instruments financiers constatés, à l'exception du fonds de renouvellement des actifs, correspond approximativement à leur valeur comptable du fait qu'il s'agit d'éléments à court terme.

### 14 | OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

La société appartient au gouvernement du Canada et est donc apparentée à tous les ministères et organismes créés par ce dernier. La société conclut des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités à des conditions commerciales applicables à tous les particuliers et entreprises et ces opérations sont comptabilisées à leur valeur d'échange.

## 11 | ENGAGEMENTS

**A |** Les paiements minimums exigibles en vertu des contrats de location-exploitation ayant trait principalement à des immeubles et à du matériel informatique sont les suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	
2005	8,8
2006	9,0
2007	9,1
2008	8,1
2009	2,1
Exercices ultérieurs proportionnellement jusqu'en 2049	118,0
	155,1

**B |** Au 31 décembre 2004, la société avait des engagements d'achats pour un montant de 12,3 millions de dollars reliés principalement à des projets de matériel roulant.

**C |** La société a conclu des contrats de service pour l'utilisation des voies et le contrôle de l'exploitation des trains. Ces contrats seront en vigueur jusqu'au 31 décembre 2008.

**D |** La société a émis des lettres de crédit d'une valeur totale approximative de 21,8 millions de dollars (2003 : 20,1 millions de dollars) en faveur de diverses commissions gouvernementales provinciales de santé et sécurité au travail, à titre de garantie pour les paiements futurs.

## 12 | INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

À la fin de l'exercice, la société détenait des contrats de Swap et des contrats d'options d'achat suivants pour le mazout domestique :

DESCRIPTION	ÉCHÉANCE	AMÉRICAIN (\$ US)	QUANTITÉ NOMINALE DE RÉFÉRENCE (GALLONS AMÉRICAINS)	EN \$ CAN (MILLIERS)	JUSTE VALEUR
Pétrole brut — Swap	30 avril 2005	1,321	2 520 000	(293)	3 803
Pétrole brut — Swap	31 décembre 2005	0,737	7 560 000	1 516	1 250
Pétrole brut — Swap	31 décembre 2006	0,818	4 536 000	6 276	
Pétrole brut — Swap	31 décembre 2007	0,800	4 536 000		



## 8 | IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

Les passifs d'impôts futurs résultent d'écarts temporaires relativement à l'actif au titre des prestations constituées, des gains non réalisés reliés aux instruments financiers dérivés moins les avantages fiscaux liés à des pertes reportées, aux événements, au passif au titre des prestations constituées, aux autres passifs à long terme et aux immobilisations corporelles, nettes de la provision pour moins-valeur.

La charge (recouvrement) d'impôts sur les bénéfices est composée d'un recouvrement d'impôt sur les bénéfices des grandes sociétés, qui totalise 1,9 million de dollars (2003 : charge de 1,6 million de dollars).

## 9 | FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ

(EN MILLIONS DE DOLLARS)		
2004	2003	
674,9	644,8	<b>Solde au début de l'exercice</b>
		Financement du gouvernement du Canada
20,2	82,4	pour les immobilisations corporelles amortissables
(59,4)	(52,3)	Amortissement du financement en capital reporté
635,7	674,9	<b>Solde à la fin de l'exercice</b>

## 10 | CAPITAL-ACTIONS

Le capital-actions autorisé de la société est composé d'un nombre illimité d'actions ordinaires sans valeur nominale. Aux 31 décembre 2004 et 2003, 93 000 actions à 100 dollars l'action sont émises et entièrement libérées.

EN MILLION DE DOLLARS		2004	2003	2004	2003
		RÉGIMES DE RETRAITE		AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS	

**MOYENNE PONDÉRÉE DES PRINCIPALES HYPOTHÈSES :**

**Obligation au titre des prestations constituées au 31 décembre :**

Taux d'actualisation	5,75 %	6,00 %	5,75 %	6,00 %
Taux de croissance de la rémunération	3,25 %	3,00 %	3,25 %	3,00 %

**Coût des prestations pour les exercices terminés le 31 décembre :**

Taux d'actualisation	6,00 %	6,50 %	6,00 %	6,50 %
Taux de rendement prévu des actifs des régimes, à long terme	7,50 %	7,50 %	-	-
Taux de croissance de la rémunération	3,00 %	3,50 %	3,00 %	3,50 %

**Taux tendanciels hypothétiques du coût des soins de santé au 31 décembre :**

Taux tendanciel initial du coût des soins de santé	-	-	7,12 %	5,93 %
Niveau vers lequel baisse le taux tendanciel	-	-	3,37 %	3,16 %
Année où le taux devrait se stabiliser	-	-	2011	2007

**ANALYSE DE SENSIBILITÉ**

Les taux tendanciels hypothétiques de coût des soins de santé ont une incidence importante sur les montants présentes pour les régimes d'assurance maladie. Une augmentation et une diminution d'un point de pourcentage des taux tendanciels hypothétiques du coût des soins de santé se répercuteraient ainsi pour 2004.

EN MILLIERS DE DOLLARS		AUGMENTATION	DIMINUTION
------------------------	--	--------------	------------

Total du coût des prestations au titre de services rendus et des intérêts débiteurs

(22)	21
(178)	197

Obligation au titre des prestations constituées

(178)

RAPPROCHEMENT DE LA SITUATION  
DE CAPITALISATION :

Juste valeur des actifs des régimes	1 465,2	1 370,1	-
Obligation au titre des prestations constituées	1 351,6	1 260,6	27,5
Situation de capitalisation — excédent (déficit)	113,6	109,5	(27,5)
Perte (gain actuariel) actuarielle nette non amortie	311,7	319,2	(0,3)
Coût non amorti des services passés	3,5	4,0	0,6
Obligation transitoire non amortie	(282,9)	(315,4)	9,3
Passif à long terme des frais de réorganisation	-	-	(1,4)
Actif (passif) au titre des prestations constituées	145,9	117,3	(19,3)
			(117,7)

COMPOSANTES DES COÛTS DE L'EXERCICE  
CONSTATÉS AU TITRE DES PRESTATIONS  
DÉTERMINÉES :

Coût des services rendus au cours de l'exercice	14,7	14,0	4,0
Intérêts débiteurs	74,4	76,6	1,7
Rendement réel des actifs des régimes	(162,5)	(208,1)	-
Pertes actuarielles (gains actuariels)	70,5	34,7	(1,8)
Modifications des régimes	-	-	0,2
Composantes du coût (revenu) des avantages sociaux futurs avant ajustements visant à prendre en compte la nature à long terme de ce coût	(2,9)	(82,8)	4,1
			6,6

Ajustement visant à prendre en compte la nature  
à long terme du coût des avantages sociaux futurs :

Écart entre :			
le rendement prévu et le rendement réel des actifs des régimes pour l'exercice	62,8	119,2	-
le montant de la (perte actuarielle) gain actuariel constaté pour l'exercice et le montant réel de la (perte actuarielle) gain actuariel sur l'obligation au titre des prestations constituées pour l'exercice	(55,2)	(9,1)	1,7
l'amortissement du coût des services passés pour l'exercice et les modifications effectives des régimes pour l'exercice	0,4	0,4	(0,1)
Amortissement de l'obligation transitoire	(32,5)	(32,5)	2,5
Coûts (revenus) constatés au titre des prestations déterminées	(27,4)	(4,8)	8,2
			8,4

La charge pour les avantages sociaux futurs dans l'état des résultats et des bénéfices non répartis inclut le revenu net pour les régimes de retraite, la charge nette pour les autres régimes de prestation ainsi que le redressement de la charge à payer au titre des frais de réorganisation de (0,1) millions de dollars en 2004 (2003 : 0,4 millions de dollars)

OBLIGATIONS AU TITRE DES PRESTATIONS  
CONSTITUEES :

## Solde au début de l'exercice

**JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :**

## Solde au début de l'exercice

Solde à la fin de l'exercice

Le pourcentage de la juste valeur totale des actifs des régimes de retraite au 31 décembre, présentée selon les principales catégories :

CATEGORIES D'ACTIF :

58,3 %	57,6 %	Titres de participation (marché public)
34,7 %	34,4 %	Titres à revenu fixe (marché public)
5,7 %	6,0 %	Capitaux propres, fonds de couverture et autres
1,3 %	2,0 %	Immobilier
100,0 %	100,0 %	

6 | COMPTES À PAYER ET FRAIS COURUS

Les comptes à payer et frais courus incluent ce qui suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)		
2004	2003	
31,5	17,1	Frais courus
22,6	22,6	Salaires à payer et courus
22,6	19,3	Comptes fournisseurs
4,0	12,7	Impôt sur le capital et taxes de vente à payer
1,4	-	Instrument financiers dérivés
0,8	3,1	Passif à court terme des frais de réorganisation
0,7	-	Compte à payer au Gouvernement du Canada
0,1	-	Autres
86,7	74,8	

7 | AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

La société offre, à tous ses employés permanents, des régimes de retraite à prestations déterminées capitalisés, ainsi que des régimes de prestations après retraite et après l'emploi non capitalisés, tels l'assurance-vie, une couverture des soins de santé et des prestations auto-assurées versées au titre de l'Indemnisation des accidents du travail. Les régimes de retraite à prestations déterminées sont fondés sur les années de service et le salaire moyen de fin de carrière.

Chaque année, les prestations de retraite connaissent une augmentation correspondant à 50 % de la hausse de l'indice des prix à la consommation pour les 12 mois terminés en décembre. L'augmentation annuelle est plafonnée à 3 %.

La dernière évaluation actuarielle des régimes de prestations après retraite et après l'emploi non capitalisés a été effectuée en date du 31 décembre 2004, les résultats de cette évaluation sont comptabilisés dans les états financiers de 2004.

Les dernières évaluations des régimes de retraite ont été effectuées en date du 31 décembre 2001 par des actuaires externes membres de l'Institut canadien des actuaires. Les résultats de la prochaine évaluation actuarielle, effectuée en date du 31 décembre 2004, seront disponibles en juin 2005. L'évaluation actuarielle du régime complémentaire de retraite de la haute direction a lieu chaque année, la dernière évaluation a été effectuée en date du 31 décembre 2003.



La société a été autorisée par le Conseil du Trésor du gouvernement du Canada à constituer un fonds réservé pour financer de futurs projets d'immobilisations corporelles. Les fonds proviennent du produit de la vente ou de la location des actifs excédentaires et d'au plus 5 millions de dollars annuellement de financement du Gouvernement approuvés mais non dépensés, jusqu'en 2006.

Le Fonds de renouvellement des actifs inclut les placements ci-dessous :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)					
2004			2003		
	COUT	VALEUR DU MARCHÉ		COUT	VALEUR DU MARCHÉ
Obligations du gouvernement du Canada	19,8	26,2	19,4	24,2	
Autres obligations et débetures canadiennes	20,8	22,8	16,1	17,5	
Participation dans un fonds mutuel d'actions	57,7	67,6	54,8	59,6	
Encaisse et placements à court terme	12,4	12,4	14,4	14,4	
	110,7	129,0	104,7	115,7	

Le Conseil du Trésor a approuvé une somme de 39,5 millions de dollars (2003 : 39,5 millions de dollars) pour financer les déficits d'exploitation des exercices précédents ainsi que certaines dépenses en immobilisations corporelles. Le solde du fonds de renouvellement des actifs, qui s'établit à 71,2 millions de dollars (2003 : 65,2 millions de dollars), représente des fonds qui sont destinés à des investissements futurs en immobilisations corporelles.

La moyenne pondérée des taux de rendement effectifs des obligations et débetures ainsi que des placements à court terme au 31 décembre 2004 était de 5,01 % (2003 : 5,18 %) et la moyenne pondérée des termes au 31 décembre 2004 était de 8 ans (2003 : 9 ans).

La juste valeur des obligations, de la participation dans un fonds mutuel d'actions et des placements à court terme est équivalente à la valeur du marché établie en fonction du cours acheteur à la date du bilan.

La société s'expose à un risque de crédit rattaché au fonds de renouvellement des actifs. Pour atténuer ce risque, elle se conforme aux *Lignes directrices concernant la gestion des risques financiers pour les sociétés d'Etat* émises par le Ministère des Finances ainsi qu'aux directives de placement de la société, et investit dans des instruments financiers de haute qualité.

**B | OBLIGATIONS LIÉES À LA MISE HORS SERVICE D'IMMOBILISATIONS**

Le 1<sup>er</sup> janvier 2004, la société adoptait rétroactivement la méthode de comptabilité des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations, stipulée dans le chapitre 3110 de l'Institut canadien des comptables agréés, *Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations*. Les nouvelles règles concernent les obligations juridiques associées à la mise hors service d'immobilisations corporelles qui résultent de l'acquisition, de la construction, du développement ou de l'exploitation normale des immobilisations. La société a évalué ses obligations liées à la mise hors service d'immobilisations et déterminé qu'elle n'en avait aucune au 31 décembre 2004 et au 31 décembre 2003.

**4 | IMMOBILISATIONS CORPORELLES**

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

	2004	2003
	AMORTISSEMENT CUMULÉ	AMORTISSEMENT CUMULÉ
	COÛT	COÛT
	VALEUR NETTE	VALEUR NETTE
Terrains	5,0	5,0
Matériel roulant	738,2	360,1
Immeubles de maintenance	179,9	63,6
Gares et installations	44,1	19,7
Améliorations de l'infrastructure	137,0	90,5
Améliorations locales	112,8	82,3
Machinerie et équipement	33,7	27,5
Systèmes informatiques	42,6	36,5
Autres immobilisations corporelles	20,0	19,1
Projets en voie de réalisation	1 313,3	730,7
	582,6	1 226,9
	671,5	555,4
	93,0	3,4
	651,8	651,8

Au 31 décembre 2004, les projets en voie de réalisation se composent principalement de projets de matériel roulant pour 21,1 millions de dollars (2003 : 76,9 millions de dollars) et de projets d'améliorations de l'infrastructure et des systèmes informatiques pour 3,4 millions de dollars (2003 : 7,6 millions de dollars).

## L | INCERTITUDE RELATIVE À LA MESURE

La préparation des états financiers selon les principes comptables généralement reconnus du Canada exige que la direction établisse des estimations et des hypothèses qui influent sur les montants présentés pour l'actif et le passif ainsi que les produits et les charges, et sur la présentation des éléments d'actif et de passif éventuels. Les évaluations les plus importantes impliquent les passifs et autres réclamations contre la société, les avantages sociaux futurs, les passifs d'impôts futurs ainsi que la vie utile des immobilisations corporelles. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations et ces différences pourraient être importantes.

## M | PROGRAMME VIA PRÉFÉRENCE

Les coûts différentiels des voyages-récompenses accordés par la société dans le cadre de son programme *VIA Préférence*, qui vise à récompenser ses clients les plus assidus, sont comptabilisés au fur et à mesure que ces voyages – récompenses sont gagnés, et présentés au poste comptes à payer et frais courus.

## 3 | ADOPTION DE NOUVELLES NORMES COMPTABLES

### A | INSTRUMENTS FINANCIERS

En décembre 2001, le Conseil des normes comptables émettait la note d'orientation concernant la comptabilité (NOC-13) *Relations de couverture amendée*. En juin 2002, le CPN-128, *Comptabilisation des instruments financiers détenus à des fins de transaction (négociation) ou de spéculation ou à des fins autres que de couverture*, était également émis. La note d'orientation NOC-13 précise les critères guidant l'identification, la désignation, la documentation et l'efficacité des relations de couverture aux fins de la comptabilité de couverture. Le CPN-128 stipule que l'instrument financier dérive autonome qui donne lieu à un actif ou à un passif financier, et qui est utilisé à des fins de transaction sur valeurs ou de spéculation, ou qui ne se prête pas à la comptabilité de couverture selon la note d'orientation NOC-13, doit être constaté dans le bilan et comptabilisé à sa juste valeur, les fluctuations de sa juste valeur étant constatées dans les produits générés pendant la période. Le 1<sup>er</sup> janvier 2004, la société adoptait prospectivement la note d'orientation NOC-13 et le CPN-128.

En raison de l'application de ces nouvelles normes comptables, la société a constaté un gain non réalisé de 4,9 millions de dollars, inclus dans les charges liées à l'exploitation des trains et carburant. Avec la prise en compte dans le bilan de la juste valeur des instruments financiers dérivés, la société constate un actif à court terme de 3,9 millions de dollars, un actif à long terme de 2,9 millions de dollars, un passif à court terme de 1,4 million de dollars inclus dans les comptes à payer et frais courus, ainsi qu'un gain reporté de 0,5 million de dollars inclus dans les produits reportés et autres crédits. Le gain reporté, qui se rapporte aux instruments financiers dérivés en vigueur au début de l'exercice, est amorti aux résultats selon la date d'échéance originale du contrat.

## J | AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

La société comptabilise les obligations en vertu de ses régimes de prestations d'avantages sociaux futurs.

Le coût des prestations de retraite et des autres avantages sociaux gagnés par les salariés est établi par des calculs actuariels selon la méthode de répartition des prestations au prorata des services, à partir des hypothèses les plus probables de la direction concernant le rendement prévu des placements des régimes, la progression des salaires, l'âge de départ à la retraite des salariés et les coûts prévus des prestations de soins de santé.

Aux fins du calcul du rendement estimatif des éléments d'actif dans le régime, ces éléments d'actif sont évalués à leur juste valeur.

Le 1<sup>er</sup> janvier 2000, la société a adopté, sur une base prospective, la nouvelle norme comptable concernant la comptabilité des avantages sociaux futurs. L'amortissement des actifs et obligations transitoires est calculé selon la méthode linéaire sur la durée résiduelle moyenne d'activité des groupes de salariés actifs qui était de 13 à 14 ans à ce moment.

L'amortissement du coût des services passés est calculé selon la méthode linéaire sur la durée résiduelle moyenne d'activité des groupes de salariés actifs, dans la plupart des cas, estimée à 12 ans.

L'excédent du gain actuariel net cumulé ou de la perte actuarielle nette cumulée supérieur à 10 % du plus élevé des obligations au titre des prestations constituées et de la juste valeur des éléments d'actif des régimes au cours d'un exercice donné est amorti selon la durée résiduelle moyenne d'activité des groupes de salariés actifs de la société qui, pour la plupart des cas, est estimée à 12 ans.

## K | INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

La société utilise des instruments financiers dérivés, dont des contrats de SWAP, des contrats d'options d'achat et des contrats de change à terme, pour gérer les risques liés aux variations du prix du carburant. Ces instruments dérivés ne visent à effectuer ni des opérations sur valeurs ni des opérations spéculatives. Actuellement, la société n'applique pas la comptabilité de couverture à ses instruments financiers dérivés.

Les instruments financiers dérivés sont inclus dans le bilan à leur entrée en vigueur, puis retirés lorsqu'ils sont échus ou liquidés. À l'entrée en vigueur de chaque instrument dérivatif, la juste valeur est constatée dans le bilan en tant qu'actif ou passif, et les fluctuations de cette juste valeur sont comptabilisées dans les charges liées à l'exploitation des trains et carburant. Les instruments financiers dérivés dont la juste valeur est positive sont comptabilisés en tant qu'actifs provenant d'instruments financiers dérivés, et ceux dont la juste valeur est négative, en tant que comptes à payer et frais courus.



Les coûts de remise en état et de réfection du matériel roulant ainsi que les coûts associés aux améliorations des autres immobilisations corporelles sont capitalisés s'ils sont engagés dans le but d'améliorer la valeur des services ou de prolonger la durée d'utilisation de ces immobilisations, sinon ces coûts sont imputés aux résultats lorsqu'ils sont engagés.

Les immobilisations corporelles mises hors service sont dévaluées à leur valeur nette de réalisation.

L'amortissement des immobilisations corporelles est calculé selon la méthode linéaire à des taux permettant d'amortir le coût de ces immobilisations, moins leur valeur résiduelle, sur leur durée de vie utile estimative comme suit :

Matériel roulant	12 à 30 ans
Immeubles de maintenance	25 ans
Gares et installations	20 ans
Améliorations de l'infrastructure	5 à 40 ans
Améliorations locales	3 à 20 ans
Machinerie et équipement	4 à 15 ans
Systèmes informatiques	3 à 7 ans
Autres immobilisations corporelles	3 à 10 ans

Les projets en voie de réalisation et les immobilisations corporelles mises hors service ne font pas l'objet d'un amortissement.

## H | IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

La société utilise la méthode des impôts exigibles pour comptabiliser les impôts sur les bénéfices.

Selon cette méthode, tout changement net survenu dans le montant des actifs et des passifs d'impôts futurs est pris en compte dans le bénéfice. Les actifs et passifs d'impôts futurs sont établis d'après les taux d'imposition pratiquement en vigueur pour les exercices où l'on prévoit que les écarts seront renversés.

## I | CRÉDITS D'IMPÔT À L'INVESTISSEMENT

Les crédits d'impôt à l'investissement sont comptabilisés lorsque des dépenses qualifiées sont encourues et si il y a une assurance raisonnable que les crédits seront réalisés. Ils sont amortis sur la durée estimative d'utilisation des immobilisations corporelles auxquels ils se rapportent. L'amortissement des crédits reportés est présenté en diminution de la charge d'amortissement des immobilisations corporelles. Ces crédits sont compris dans les autres passifs à long terme.



**B | QUASI-ESPÈCES**

Les quasi-espèces comprennent des placements susceptibles de réalisation relativement rapide, achetés trois mois ou moins avant leur date d'échéance, et sont enregistrés au moindre du coût et de la valeur au marché.

**C | FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS**

Les placements à court terme sont enregistrés au moindre du coût et de la valeur du marché, évalués globalement.

Les autres placements du fonds de renouvellement des actifs sont enregistrés au coût. La valeur comptable de ces placements est réévaluée périodiquement en vue de déterminer s'il y a une moins-value durable. Une charge est imputée à l'état des résultats et des bénéfices non répartis au cours de l'exercice dans lequel on a constaté la diminution de valeur.

**D | CONSTATATION DES PRODUITS**

Les produits tirés du transport de voyageurs sont comptabilisés au moment de la prestation des services. Les produits reçus pour des services ferroviaires à venir sont comptabilisés dans les produits reportés et inclus à ce titre dans le passif à court terme. Les autres produits comprennent des produits de placements ainsi que des produits de tiers et sont comptabilisés lorsqu'il sont gagnés.

**E | CONVERSION DE DEVISES**

Les comptes en devises sont convertis à l'aide de la méthode temporelle. En vertu de cette méthode, les éléments monétaires du bilan sont convertis au taux de change en vigueur à la fin de l'exercice. Les gains et les pertes résultant de la variation du taux de change sont pris en compte dans l'état des résultats et des bénéfices non répartis. Les éléments non monétaires du bilan ainsi que les produits et les charges en monnaie étrangère sont convertis au taux de change en vigueur à la date où les opérations ont été effectuées.

**F | STOCKS**

Les stocks sont évalués au moindre du coût moyen pondéré et du coût de remplacement. Ils comprennent principalement des pièces utilisées pour la maintenance du matériel roulant. Une provision pour désuétude est prise sur les stocks.

**G | IMMOBILISATIONS CORPORELLES**

Les immobilisations corporelles acquises des Chemins de fer nationaux du Canada et du Canadien Pacifique Limitée au début de l'exploitation en 1978 furent enregistrées à leur valeur nette de transfert. Les acquisitions subséquentes, incluant celles en vertu de contrats de location-acquisition, sont enregistrées au coût.

1 | POUVOIRS ET OBJECTIFS

VIA Rail Canada inc. est une société d'État nommée à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Elle fut constituée en 1977 en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. La vision de la société est d'être, au niveau de l'excellence des services, le chef de file des transporteurs canadiens de voyageurs. Sa mission est de travailler ensemble pour que les Canadiens obtiennent en tout temps des services voyageurs sécuritaires, efficaces et respectueux de l'environnement. La société utilise l'infrastructure ferroviaire appartenant à d'autres sociétés de chemin de fer et dépend de celles-ci pour le contrôle de la circulation des trains. La société n'est pas mandataire de Sa Majesté. Elle est assujettie aux impôts sur les bénéfices.

2 | CONVENTIONS COMPTABLES

Ces états financiers ont été dressés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Les principales conventions comptables suivies par la société se résument comme suit :

A | FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA

Le financement de l'exploitation, qui est relié aux services, activités et autres opérations engagées par la société pour exploiter et administrer les services ferroviaires voyageurs au Canada, est comptabilisé à titre de réduction de la perte d'exploitation. Ce montant représente l'écart entre les charges et les produits d'exploitation, excluant les avantages sociaux futurs et les opérations hors caisse reliées aux immobilisations corporelles et aux impôts futurs, et est fondé sur un budget d'exploitation qui est approuvé chaque année par le gouvernement du Canada.

Le financement pour les immobilisations corporelles amortissables est comptabilisé comme financement en capital reporté dans le bilan, et est amorti selon la même méthode et durant les mêmes périodes que celles des immobilisations corporelles connexes. Lors de l'aliénation d'immobilisations corporelles amortissables financées, la société constate dans les bénéfices tout solde du financement en capital reporté relatif à ces immobilisations corporelles. Le financement pour les immobilisations corporelles non amortissables est comptabilisé à titre de surplus d'apport.

# ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE

2004

2003

## ACTIVITÉS D'EXPLOITATION

Bénéfice net (perte nette) de l'exercice

21 664 \$ (859) \$

Éléments hors caisse reliés aux résultats :

Amortissement des immobilisations corporelles

59 362 52 285

Pertes sur radiations et cessions d'immobilisations corporelles

1 657 1 11

Gains sur cessions des investissements du fonds

(766) (427)

de renouvellement des actifs

Amortissement des primes et des escomptes sur achats d'obligations

181 169

Amortissement des crédits d'impôt à l'investissement

(347) (348)

Amortissement du financement en capital reporté

(59 354) (52 272)

Impôts futurs

8 511 4 097

Gains non matérialisés sur les instruments financiers dérivés

(4 919) -

Fluctuation des éléments hors caisse du fonds de roulement

8 434 (12 005)

reliés aux résultats

Fluctuation des autres actifs à long terme

766 766

Fluctuation de l'actif au titre des prestations constituées

(28 646) (5 661)

Fluctuation du passif au titre des prestations constituées

1 643 1 310

Fluctuation des autres passifs à long terme

(91) (77)

8 095

(12 911)

## ACTIVITÉS DE FINANCEMENT

Financement en capital par le gouvernement du Canada

20 156 82 381

Fluctuation du financement en capital à recevoir

3 710 15 312

du gouvernement du Canada

23 866 97 693

## ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT

Aquisition de placements du fonds de renouvellement des actifs

(10 659) (13 338)

Produit de la vente de placements du fonds de renouvellement des actifs

5 217 2 800

Aquisition d'immobilisations corporelles

(20 156) (77 381)

Produit de la cession d'immobilisations corporelles

899 281

(24 699)

(87 633)

## ESPÈCES ET QUASI-ESPÈCES

Augmentation (diminution) de l'exercice

7 262 (2 851)

Soie au début de l'exercice

2 552 5 403

## SOLDE À LA FIN DE L'EXERCICE

9 814 \$

2 552 \$

## REPRÉSENTÉ PAR :

Encaisse et chèques en circulation

(1 544) \$ (3 548) \$

Placements à court terme, 2,51 %

11 358 6 100

échéant en janvier 2005 (2003 : 2,74 %)

9 814 \$

2 552 \$

VOIR LES NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

# ÉTAT DES RÉSULTATS ET DES BÉNÉFICES NON RÉPARTIS

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE

(EN MILLIERS)

2004 | 2003 |

## Produits

Voyageurs

Autres

241 399 \$	18 093	259 492
231 379 \$	18 966	250 345

## Charges

Rémunération et avantages sociaux

Exploitation des trains et carburant (NOTE 12)

Gares et autres immeubles

Marketing et ventes

Matériel de maintenance

Fournitures à bord des trains

Taxes d'exploitation

Avantages sociaux futurs (NOTE 7)

Amortissement et pertes sur radiations et

cessions d'immobilisations corporelles

Autres

60 672	47 014	468 005
52 048	26 788	478 905

Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement  
du Canada et les impôts sur les bénéfices

208 513	228 560
---------	---------

Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada

Amortissement du financement en capital reporté (NOTE 9)

Bénéfices avant impôts

Impôts (recouvrement) sur les bénéfices (NOTE 8)

Impôts futurs (NOTE 8)

Bénéfice net (perte nette) de l'exercice

21 664	8 511	4 097
(1 890)	1 589	(859)

Bénéfices non répartis au début de l'exercice

88 641	89 500
--------	--------

Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice

110 305 \$	88 641 \$
------------	-----------

VOIR LES NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

# BILAN

AU 31 DÉCEMBRE

(EN MILLIERS)

2004 2003

Actif à court terme	
Espèces et quasi-espèces	2 552 \$
Comptes à recevoir	4 715
Autres créances à recevoir	2 411
À recevoir du gouvernement du Canada	1 485
Instruments financiers dérivés (NOTES 3 ET 12)	3 976
Stocks	15 943
	37 085

Actif à long terme	
Immobilisations corporelles (NOTE 4)	610 012
Fonds de renouvellement des actifs (NOTE 5)	110 706
Actif au titre des prestations constituées (NOTE 7)	145 928
Instruments financiers dérivés (NOTES 3 ET 12)	2 921
Autres	4 752
	874 319

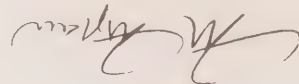
Passif à court terme	
Comptes à payer et frais courus (NOTES 3 ET 6)	86 682 \$
Produits reportés et autres crédits	7 961
	94 643

Passif à long terme	
Passif au titre des prestations constituées (NOTE 7)	19 345
Passifs d'impôts futurs (NOTE 8)	33 832
Autres	3 350
	56 527
Financement en capital reporté (NOTE 9)	635 666

Avoir de l'actionnaire	
Capital-actions (NOTE 10)	9 300
Surplus d'apport	4 963
Bénéfices non répartis	110 305
	124 568
	911 404 \$

ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS (NOTES 11 ET 15)  
VOIR LES NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

Au nom du Conseil,



**Marlene McGraw, ca**  
Administrateur et présidente du Comité  
de la vérification et des finances



**Anthony Friend, cc**  
Administrateur et président du Conseil  
par intérim



# RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

## AU MINISTRE DES TRANSPORTS

Nous avons vérifié le bilan de VIA Rail Canada inc. au 31 décembre 2004 et les états des résultats et bénéfices non répartis et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la société. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la société au 31 décembre 2004 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, nous déclarons qu'à notre avis, à l'exception du changement apporté à la méthode de comptabilisation des instruments financiers dérivés expliqué à la note 3 afférente aux états financiers, ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à notre avis, les opérations de la société dont nous avons eu connaissance au cours de notre vérification des états financiers ont été effectuées, à tous les égards importants, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* et aux statuts et règlements administratifs de la société.

*Ernst & Young LLP*

Ernst & Young s.r.l.

Comptables Agréés

Sheila Fraser, FCA

Vérificatrice générale du Canada

*Sheila Fraser*

Montréal, Canada  
Le 11 février 2005

La direction de la société est responsable de la préparation et de l'intégrité des états financiers présentés dans son rapport annuel. Ces états ont été dressés selon les principes comptables généralement reconnus du Canada et comprennent nécessairement certains montants déterminés d'après les meilleures estimations et selon le jugement de la direction. Les renseignements financiers présentés ailleurs dans le rapport annuel sont conformes à ceux des états financiers. La direction considère que les états donnent une image fidèle de la situation financière de la société, des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie.

Pour s'acquitter de sa responsabilité, la société applique des contrôles internes, des politiques et des procédures visant à assurer la fiabilité de l'information financière et la protection des biens. Les systèmes de contrôle interne sont soumis à l'examen périodique des vérificateurs internes, Samson Bélair/Deloitte & Touche, société en nom collectif. Les vérificateurs externes, la vérificatrice générale du Canada ainsi que Ernst & Young s.r.l., ont vérifié les états financiers de la société pour l'exercice terminé le 31 décembre 2004. Leur rapport indique l'étendue de leur vérification ainsi que leur opinion sur les états financiers.

Le Comité de la vérification et des finances du Conseil d'administration, se composant principalement d'administrateurs indépendants, se réunit périodiquement avec les vérificateurs internes et externes et avec la direction pour examiner l'étendue de la vérification et pour évaluer les comptes rendus de leurs vérifications. Les états financiers ont été examinés et approuvés par le Conseil d'administration, suite à une recommandation du Comité de la vérification et des finances.

Le chef des services financiers,

Le président et chef  
de la direction par intérim,  
et chef de l'exploitation,

*J. R. Paquette*  
J. R. Paquette

*Paul Côté*  
Paul Côté

Montréal, Canada  
Le 11 février 2005

# États financiers

VIA est enthousiaste à l'idée d'effectuer une transition à la haute direction en 2005, grâce à la nomination d'un nouveau président et chef de la direction et d'un nouveau président du Conseil. Une fois la nouvelle direction en place, la société continuera d'explorer les options auprès du gouvernement du Canada en ce qui concerne l'orientation future du rail voyageurs.

Bien que les produits et l'achalandage de VIA aient montré des signes de croissance au dernier trimestre de 2004, nous nous attendons à ce que les marchés soient fortement marqués par l'incertitude et l'instabilité en 2005. VIA continuera de déployer des efforts pour trouver des moyens novateurs et créatifs de maintenir un rendement supérieur à la moyenne et d'optimiser les produits voyageurs dans les marchés en croissance. Afin de continuer de minimiser les coûts et de rétablir la tendance à la hausse qui se dessine depuis les dix dernières années sur le plan des produits, VIA :

Continuera d'exercer un contrôle rigoureux pour éliminer les coûts inutiles sans nuire aux services ;

Assurera la promotion de ses nouveaux Flexi Tarifs de la classe *Comfort*<sup>TM</sup>, des tarifs simplifiés qui accroîtront la commodité et la souplesse des services ferroviaires voyageurs et les positionneront en tant qu'option intéressante dans le marché ;

Améliorera et rehaussera l'accès à ses services en étendant l'utilisation de bornes de billetterie libre-service à la majorité des produits, et lancera des initiatives promotionnelles spéciales au moyen du Web pour profiter de l'engouement croissant pour les réservations en ligne et ainsi attirer de nouveaux clients tout en conservant la clientèle voyageurs existante ;

Améliorera et rehaussera la prestation des services pour profiter pleinement de l'avantage concurrentiel du rail voyageurs sur les autres modes de transport.

La ponctualité demeurera une préoccupation de premier plan en 2005. De fait, nous devons modérer notre optimisme en ce qui concerne l'année à venir, en raison de graves inquiétudes relatives à la capacité limitée de l'infrastructure et à l'impact de cette situation sur la ponctualité. Bon nombre des problèmes connus en 2003 et en 2004 liés à l'infrastructure et à la capacité ne disparaîtront pas, et gagneront même en importance s'ils ne sont pas corrigés promptement.

VIA collabore étroitement avec les sociétés de rail marchandises et le gouvernement fédéral pour examiner des solutions possibles à ces questions. VIA a confiance de trouver des options viables qui, si elles sont mises de l'avant, permettront à la société de continuer à faire augmenter ses produits, donnant ainsi au service national de transport ferroviaire voyageurs la possibilité de croître de façon à répondre aux besoins de transport des Canadiens durant les années à venir.

VIA a vécu une autre année difficile en 2004, le taux de ponctualité ayant décliné pour une troisième année consécutive. Toutefois, malgré des conditions très défavorables au premier trimestre, pendant lequel le taux de ponctualité moyen n'a été que de 54 pour cent, une certaine reprise a été constatée pour le reste de l'année, de sorte que le pourcentage des trains arrivés à l'heure s'établissait à 70 pour cent à la fin de l'exercice.

VIA reconnaît que le non-respect des horaires des trains constitue un problème crucial, qui pourrait avoir des effets désastreux sur la performance financière de VIA si la cause fondamentale n'est pas corrigée rapidement. La détérioration du rendement se traduira par une baisse de la clientèle et des revenus et, possiblement, par une hausse des coûts pour le gouvernement.

De tous les retards de trains survenus en 2004, 18 pour cent étaient sous le contrôle direct de VIA, soit une amélioration de presque trois points de pourcentage comparativement à 2003. Une part non négligeable de ces retards était attribuable à des ajustements que la société a dû apporter lors de la mise en service de nouveau matériel roulant, ainsi qu'à des pannes de matériel roulant imputables au vieillissement du parc.

VIA continue de surveiller de près les retards relevant de sa propre exploitation et de chercher des moyens de les réduire, notamment en optimisant les pratiques d'arrêt aux gares pour minimiser le temps d'arrêt des trains aux gares, et en améliorant la manutention des bagages afin de diminuer les retards en route. Par ailleurs, même s'il s'agit là d'une mesure à plus long terme, VIA a commencé la remise à neuf de deux de ses plus vieux parcs de matériel roulant.

D'autres compagnies ferroviaires ont néanmoins causé la majorité des retards de trains (69 pour cent), tandis que d'autres parties sont à l'origine de 11 pour cent des retards. Le grand nombre de retards liés aux compagnies ferroviaires s'explique largement par l'infrastructure insuffisante. VIA continue de travailler étroitement avec toutes les parties en vue de résoudre les problèmes qui nuisent à la ponctualité et réalise de constants progrès à ce niveau.

Bien que le nombre de retards ait connu une hausse en 2004, la durée des retards, toutes sources confondues, a été considérablement moindre qu'en 2003 (la moyenne en minutes de retard a été réduite de 18 pour cent). Les minutes de retard sous le contrôle direct de VIA ont chuté de près de 25 pour cent en 2004, ce qui démontre que les efforts continus de VIA pour contenir ces retards donnent des résultats.



## FRAIS D'EXPLOITATION

Tel qu'il est mentionné ci-dessus, la décision du CCRI a fait grimper les frais d'exploitation de VIA en 2004 d'une manière significative. VIA a également fait face à des dépenses en services juridiques plus élevées en 2004. Néanmoins, pendant l'exercice, la société a renversé 14 millions de dollars de taxes sur le capital reliés à des années précédentes. Cet ajustement a contribué à compenser l'effet négatif du règlement du CCRI et des dépenses plus élevées en services juridiques. Les frais d'exploitation (charges en trésorerie), exception faite du règlement du CCRI, ont été légèrement inférieurs à ceux de l'exercice antérieur.

Presque tous les secteurs de la société ont joué une part dans l'obtention de cet excellent résultat. Les économies réalisées sur le plan des dépenses (à l'exception du renversement de taxes sur le capital) provenaient de diverses sources, car pratiquement toutes les catégories de dépenses ont été inférieures au budget. Les principales économies sont les suivantes : 6,4 millions de dollars en coûts de maintenance du matériel roulant ; 4,9 millions de dollars en coûts de rémunération, grâce au contrôle des postes vacants et des niveaux de dotation ; 1,3 millions de dollars sur le plan de l'exploitation ferroviaire, essentiellement grâce à la réduction des frais de circulation en ligne ; 1,3 millions de dollars en frais liés aux gares et à l'immobilier ; et 1,2 millions de dollars en frais de marketing et de ventes, obtenus entre autres par la rentabilité plus élevée des nouvelles technologies de service à la clientèle.

La baisse des frais d'exploitation a permis à la société de terminer l'exercice en enregistrant un ratio de recouvrement des coûts de 58,9 pour cent, ce qui représente une amélioration par rapport au pourcentage de 58,5 de l'an passé.

## DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS

Les dépenses en immobilisations ont totalisé 20,2 millions de dollars en 2004, soit légèrement moins que les prévisions et nettement sous le niveau planifié de 41,1 millions de dollars. Ce résultat témoigne de la prudence que VIA démontre dans la gestion de ses ressources en immobilisations, jusqu'à ce qu'une stratégie d'investissement à long terme soit définie plus clairement conformément aux instructions du Ministre. Cette année, les fonds de tous les programmes d'immobilisations ont été sous-utilisés, sauf ceux des projets de nature administrative.

Les projets liés au matériel roulant, avec des dépenses de 9,8 millions de dollars, ont connu la sous-utilisation de fonds la plus marquée, en raison des retards importants survenus dans les projets de remise à neuf des voitures LRC et des locomotives F-40 de VIA. Parmi les programmes où les fonds ont aussi été considérablement sous-utilisés, notons les projets de modernisation des gares, principalement à cause des retards relatifs au lancement des projets, et les projets d'infrastructure, dans le cadre desquels des travaux ont été reportés pour considération future et, enfin, les projets liés aux centres de maintenance.

## COMMENTAIRE ET ANALYSE DE LA DIRECTION

Cette analyse présente les données et les commentaires propres à la situation financière de la société, ainsi que les résultats d'exploitation de l'exercice 2004. Cette analyse devrait être lue avec les états financiers présentés aux pages suivantes.

### APÉRÇU DES RÉSULTATS FINANCIERS

Malgré la conjoncture très difficile de 2004, et si l'on ne tient pas compte de l'impact de la décision du Conseil canadien des relations industrielles (CCRI) décrite ci-dessous, la performance financière de VIA a été tout simplement exceptionnelle. En effet, même si les produits totaux de 259,5 millions de dollars sont inférieurs au budget de 14,5 millions de dollars (ou cinq pour cent), la société a pu réduire ses charges d'exploitation et ainsi obtenir un écart favorable par rapport au budget. Cette réduction compense amplement le manque à gagner.

La décision de la Cour suprême, qui a refusé à VIA la permission d'en appeler d'un jugement de la Cour d'appel fédérale appuyant la décision du CCRI, a toutefois eu un impact négatif sur le résultat de fin d'exercice. Le CCRI avait rendu sa décision après qu'un groupe d'anciens chefs de train de VIA avaient allégué des pratiques de travail non équitables et déposé une plainte contre leur syndicat, la Fraternité des ingénieurs de locomotives (FIL). À titre d'employeur, VIA figurait au nombre des parties intéressées. Le différend concerne un accord d'application passé en 1997 entre la FIL et VIA au sujet de la décision de VIA de fusionner le poste de chef de train à celui de mécanicien de locomotive. En suivant les principes comptables généralement reconnus, VIA a inclus une provision pour ces dépenses dans ses résultats financiers de 2004.

### PRODUITS D'EXPLOITATION ET ACHALANDAGE

En 2004, les produits voyageurs et l'achalandage sont descendus en deçà du niveau prévu au budget, le marché des voyages continuant d'afficher une croissance très lente après le déclin accusé en 2003. Cependant, les produits totaux ont augmenté de 9,2 millions de dollars par rapport à 2003. Notamment, les produits ont grimpé davantage que l'achalandage, ce qui reflète l'attention que VIA porte à l'amélioration du rendement. La hausse des produits par voyageur-mille, passés à 28 cents comparativement à 26,8 cents en 2003, a également été considérable.

À 851 millions, les voyageurs-milles se situent à sept pour cent sous le budget et à un pour cent sous le niveau de l'an dernier, ce résultat s'expliquant par les pertes de trafic subies dans les liaisons longs parours, et la baisse relativement plus importante du nombre de voyageurs parcourant de plus longues distances en première classe. L'exercice s'est terminé sur une note positive, puisque les produits de décembre affichent un solide rendement. Non seulement les produits voyageurs de ce mois ont dépassé les prévisions de 3,1 millions de dollars (ou 16,5 pour cent), mais ils ont également été supérieurs au budget mensuel et ce, pour la première fois depuis janvier 2004. D'autres produits, particulièrement les revenus provenant des investissements, ont aussi enregistré un excellent rendement en décembre, et étaient supérieurs de 2,4 millions de dollars au budget à la fin de l'exercice.

# Vouloir communiquer. C'est juste humain.

Nous n'avons pas eu envie pour autant de décevoir  
depuis les premiers contacts au téléphone, jusqu'à nous  
chauffer autour d'un bon

Rachelle  
Agent de ventes par téléphone  
Morice





## COMITÉ DES RESSOURCES HUMAINES

Ce comité est chargé d'examiner et d'approuver les politiques et pratiques relatives à la rémunération globale, d'évaluer la performance du président et chef de la direction, d'assurer qu'un plan de relève est en place, et de passer en revue la structure organisationnelle.

## COMITÉ DES CANDIDATURES

Ce comité présente des recommandations à l'ensemble du Conseil d'administration qui, à son tour, présente des recommandations au ministre des Transports en ce qui a trait à la nomination et à la renomination aux postes de président et chef de la direction et président du Conseil. VIA a été l'une des premières sociétés d'État à appliquer entièrement les nouvelles lignes directrices régissant ce processus de nomination, que le Conseil du Trésor a établies en 2004.

## UN NOUVEAU COMITÉ RESPONSABLE DE LA GESTION DES RISQUES

Le Conseil croit que la société devrait avoir en place les meilleures pratiques possibles lui permettant d'identifier, d'évaluer et de gérer les risques. En 2004, le Conseil a collaboré avec le Comité de gestion pour évaluer et améliorer les fonctions de surveillance des risques au sein de la structure des comités du Conseil. Un nouveau comité, le Comité de la vérification et de la gestion des risques, a donc été créé pour 2005.

## IMPUISSANCE ET NORMES DE LA SOCIÉTÉ EN MATIÈRE D'ÉTHIQUE

Le Conseil d'administration a collaboré étroitement avec la direction pour répondre aux inquiétudes soulevées par la vérificatrice générale relativement au programme des commandes. Parmi les initiatives amorcées en 2004, notons :

Le renforcement et la clarification des politiques d'octroi de contrats et d'approvisionnement, appuyés par des mesures de contrôle plus strictes, des procédés de documentation normalisés et une supervision régulière par la direction.

L'établissement de lignes directrices plus claires sur les commandes, ainsi que la mise en place de politiques et de procédés plus stricts relativement à l'approbation, au contrôle et à la documentation. Ces lignes directrices permettent de s'assurer que VIA, et le gouvernement fédéral, continuent d'obtenir une juste valeur de leurs investissements en commande.

De plus, en 2005, un nouveau Code de conduite pour l'ensemble du réseau, qui s'appuiera sur un examen complet des règlements et procédures existants qui régissent les employés, sera mis en place. Également, VIA retiendra les services d'un tiers indépendant. Le rôle de cette personne sera de mettre en place un processus d'ombudsman visant à assurer que quiconque — à l'intérieur ou à l'extérieur de la société — puisse exprimer librement ses préoccupations sur les activités de VIA et savoir que ces préoccupations seront reconnues, traitées et résolues rapidement et équitablement.



La question de la gouvernance au sein de toutes les sociétés d'État est devenue une priorité pour le gouvernement du Canada. Cette question était une préoccupation particulière pour VIA Rail en 2004, à la suite d'un rapport de la vérificatrice générale sur le programme fédéral de commandes, auquel la société avait participé. Tout au long de l'année 2004, VIA a déployé des efforts pour relever la place de la gouvernance dans sa culture d'entreprise, au moyen d'initiatives visant à clarifier les rôles du Conseil et de la direction, et de nouvelles mesures permettant d'assurer la transparence et l'imputabilité à tous les niveaux de la société.

Le Conseil d'administration a poursuivi la mise en place d'un programme de gouvernance en cinq parties élaboré en 2003. Ce programme comprend le développement d'un mandat et d'un plan d'action clairs pour le Conseil, ainsi que la préparation d'un manuel sur la gouvernance d'entreprise.

Tous les administrateurs reçoivent le manuel sur la gouvernance d'entreprise, qui présente le mandat de la société, les comités du Conseil, les règlements administratifs de la société et le sommaire de la réglementation régissant l'exploitation de VIA. De plus, les administrateurs bénéficient maintenant de sessions d'orientation et de formation spécifiquement développées à leur intention, sessions qui leur permettent, entre autres, de communiquer plus facilement et plus efficacement entre eux.

Le Conseil d'administration a participé à un certain nombre d'initiatives visant à examiner les rôles et responsabilités respectifs du Conseil et des membres de la direction. Il a subseqüemment mis en œuvre une « matrice de gouvernance » qui définit clairement les rôles en ce qui concerne la planification et la direction et la stratégie, la gestion du rendement des membres de la haute direction et du Conseil, la planification de la relève, la gestion des risques et la supervision financière.

## COMITÉS DU CONSEIL

En collaboration avec la direction de VIA, le Conseil a en outre clarifié les mandats des comités du Conseil.

## COMITÉ DE LA VÉRIFICATION ET DES FINANCES

Le mandat de ce comité consiste principalement à examiner et à évaluer les pratiques et les procédures de VIA en matière d'information financière, ainsi que les activités des vérificateurs, tant internes qu'externes.

## COMITÉ DE LA GOUVERNANCE D'ENTREPRISE

Ce comité assume l'importante responsabilité d'examiner les pratiques de gouvernance en place à VIA et de présenter des recommandations sur ces questions au Conseil d'administration.

## COMITÉ DES PLACEMENTS

Ce comité joue un rôle de supervision et fait des recommandations au Conseil d'administration au sujet de la gestion de la caisse de retraite et du Fonds de renouvellement des actifs. Il étudie également les politiques, le rendement et, au besoin, d'autres questions.

Faire en sorte  
que les gens se  
sentent uniques.  
C'est juste  
humain.



Jenay

Préposée principale aux services  
Winnipeg

## SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

Suite à la révision quinquennale de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* en 2001, toutes les sociétés ferroviaires assujetties à la réglementation fédérale sont tenues de mettre en place un Système de gestion de la sécurité. VIA a participé à l'élaboration de cette réglementation, ainsi qu'à celle du guide portant sur la mise en place d'un tel système. Nous avons instauré notre propre Système de gestion de la sécurité en 2001 et le présentons chaque année à Transports Canada. Le Ministère a reconnu VIA comme étant un chef de file de l'industrie, nous félicitant régulièrement pour notre empressément à prendre, dès que le besoin s'en fait sentir, les mesures qui s'imposent pour améliorer notre Système de gestion de la sécurité.

À l'automne 2002, Transports Canada a vérifié la mise en œuvre du Système de gestion de la sécurité de VIA, puis a déposé son rapport en 2003. La vérification comprenait une évaluation exhaustive de toutes les composantes du système, notamment l'établissement d'objectifs annuels en matière de sécurité, les procédures de signalement et d'imputabilité, l'implication des employés, la gestion des risques et la conformité aux règlements. Dans son rapport, Transports Canada a reconnu les efforts déployés par la direction de VIA, les employés syndiqués et les représentants, ainsi que le succès atteint jusqu'ici par VIA. Le rapport a confirmé que la mise en œuvre du Système allait bon train et a identifié certaines possibilités d'améliorations supplémentaires. Une troisième vérification était d'ailleurs prévue pour 2004.

Le rapport de la vérification de 2004 a encore une fois fait état de très bons résultats, particulièrement au niveau de l'engagement soutenu que tous les groupes de la société ont manifesté à l'égard du Système de gestion de la sécurité. De plus, VIA a obtenu de bonnes notes pour les mesures correctives qui ont été prises au niveau de la documentation et de la mise en œuvre continue du Système.

VIA continue de perfectionner le Système, en améliorant la communication des objectifs de rendement en matière de sécurité aux employés en contact direct avec la clientèle, ainsi que la documentation relative aux procédures en matière de sécurité, et l'intégration continue du Système dans tous les aspects des activités de VIA.

SÉCURITÉ

En raison des récents événements survenus dans le monde et de la crainte constante du terrorisme, l'attention que nous portons à la gestion de la sûreté s'est encore accrue. Nous avons adopté une vaste gamme de mesures afin d'atténuer les risques et les menaces potentiels et pour nous assurer que tous les membres de la société exercent une vigilance soutenue au chapitre de la sûreté.

Nous avons mis sur pied un Plan directeur de sûreté qui identifie les mesures à prendre pour protéger l'entreprise, ses employés et ses clients contre des actes externes visant à causer des blessures ou des sinistres. VIA informe régulièrement tous ses employés des principaux éléments du plan et des problèmes liés à la sûreté. Nos communications avec le personnel ont notamment pour objectif d'accroître la sensibilisation des employés à l'égard de la sûreté et d'assurer une vigilance constante dans toute l'entreprise.

Après avoir effectué une analyse complète des mesures de sûreté, avec l'aide d'experts de la sûreté internationale et de l'antiterrorisme, VIA a apporté un certain nombre d'améliorations visant à accroître la sûreté et à consolider ses réseaux de partage de renseignements avec d'autres sociétés ferroviaires nationales et internationales, ainsi qu'avec les agences gouvernementales et les services d'urgence.

Cet exercice a donné lieu à l'application d'une initiative importante. Le Comité de gestion a en effet décidé de mettre sur pied le Comité de planification de la sûreté stratégique (CPSS), lequel a pour mandat d'analyser, d'évaluer et de corriger au besoin le vaste ensemble de mesures de sûreté prises par VIA. Le Comité de planification de la sûreté stratégique de VIA est formé de représentants de nombreux services clés de VIA et ses activités sont liées à celles des syndicats, des ministères gouvernementaux, des services de renseignements sur la sûreté ainsi qu'à celles d'autres sociétés ferroviaires.



Le manuel sur le Système de gestion de l'environnement de VIA (SGE) explique en quoi consiste l'engagement que la société a pris d'exploiter l'entreprise d'une manière responsable et respectueuse de l'environnement. Il renferme la politique environnementale de VIA Rail, ainsi que les exigences et procédures mises en place par VIA pour atteindre ses objectifs environnementaux. Le système comme tel a été mis en œuvre à la fin de 2003, tandis que le manuel a été transmis à tous les gestionnaires en juin 2004. Le manuel sur le Système de gestion de l'environnement comprend une section intitulée « Formation et sensibilisation », qui recommande que tous les employés suivent une formation couvrant les aspects environnementaux liés à leurs rôles et à leurs responsabilités. La formation a débuté à l'automne 2004.

Un comité de planification environnementale permanent interfonctionnel a été créé. Il doit examiner de façon périodique l'application du système et agit comme conseiller pour l'élaboration, la mise en place et l'amélioration continue du système. Le comité surveille aussi le rendement, propose et planifie des initiatives, favorise la sensibilisation envers l'environnement et agit comme liaison avec les organismes externes. Les membres du comité représentent tous les services de la société.

De plus, VIA a élaboré un programme d'évaluation environnementale qui permet aux employés d'évaluer la conformité des installations de VIA aux exigences environnementales et aux meilleures pratiques de gestion. Les résultats des sondages d'évaluation effectués sont transmis aux gestionnaires concernés afin qu'ils puissent les analyser et prendre les mesures qui s'imposent.

## **GESTION DU PARC**

Les efforts que nous avons déployés depuis les années 1990 pour moderniser l'équipement vieillissant ont eu une incidence importante sur l'atteinte de nos objectifs environnementaux. Des systèmes de réservoir modernes à rétention complète ont été installés dans tous les trains exploités dans le corridor Québec-Windsor. Ces systèmes sont également en cours d'installation dans toutes les voitures utilisées pour les services transcontinentaux et en régions éloignées. De plus, en rendant l'exploitation plus efficace, nous avons pu réduire considérablement la consommation de carburant et les émissions de gaz à effet de serre (GES). Depuis 1990, la consommation générale de combustible a baissé de plus de 1/5 par mille-voyageur.

En 2002, nous avons fait l'acquisition de 21 nouvelles locomotives General Electric P-42. Ces locomotives ont été construites conformément aux normes de l'Agence de protection de l'environnement américaine, et ont augmenté de façon significative l'efficacité des activités de VIA.

VIA continue également à utiliser des locomotives d'un modèle plus ancien, les General Motors F-40. La société a émis un appel d'offres pour la remise à neuf de ces locomotives. Cette remise à neuf inclurait l'installation d'un nouveau système permettant d'arrêter automatiquement les moteurs durant l'attente et de les chauffer avec une source d'alimentation à quai en hiver. Un tel système réduirait la consommation de combustible en diminuant le temps de ralenti, réduisant ainsi les émissions.

L'environnement du Canada et de la santé des Canadiens. En 2003, nous avons officiellement adopté un objectif environnemental dans le cadre de notre Plan stratégique. Cependant, VIA avait depuis longtemps mis en place des pratiques et des procédures respectueuses de l'environnement. Par exemple, les centres de maintenance ont été les pionniers du mouvement environnemental à VIA. Ils ont été les premiers à adopter une politique écologique et à instaurer un système de gestion de l'environnement (SGE), qui leur a valu la certification ISO 14001. Les rapports sur l'environnement font maintenant partie intégrante du cadre de gestion et d'imputabilité de l'entreprise. Le vice-président de VIA responsable de l'environnement doit tenir le Conseil d'administration, la haute direction et les employés informés en ce qui concerne les initiatives environnementales en cours.

## POLITIQUE ENVIRONNEMENTALE

VIA Rail Canada inc., la société ferroviaire voyageurs nationale du Canada, se consacre à la satisfaction des besoins actuels et futurs du rail voyageurs de façon RESPONSABLE ET DURABLE POUR L'ENVIRONNEMENT.

VIA Rail reconnaît l'importance de sensibiliser à l'environnement ses employés, ses fournisseurs, ses clients et les collectivités associées et s'engage à améliorer constamment sa performance environnementale en veillant à :

- Assurer l'observation des lois et règlements gouvernementaux applicables ;
- Évaluer et gérer les incidences environnementales de ses activités ; et
- Établir des objectifs et des cibles en matière d'environnement, ainsi que des programmes de gestion de l'environnement connexes relativement aux incidences environnementales de ses activités, propriétés et services.

Nous voulons aider les employés et les chefs à créer des liens plus solides entre leurs compétences, leurs aspirations professionnelles, et les objectifs stratégiques de la société. Une fois le projet de transformation des Ressources humaines achevé, tout le personnel de VIA aura directement accès à des renseignements tels que les priorités commerciales courantes et les objectifs futurs de VIA. Une vaste gamme de nouveaux outils, procédures et documentation aidera les employés à passer en revue leurs compétences et leurs objectifs professionnels afin de les harmoniser avec leurs objectifs personnels et avec les besoins de la société pour les trois, cinq ou dix prochaines années. Ils pourront alors tracer le profil de leur propre carrière à l'aide d'un choix d'options personnalisées pour leur formation, leur croissance et leur perfectionnement à VIA Rail.

Le personnel de gestion a amorcé en 2004 sa formation relativement à l'utilisation de nouveaux outils lui permettant de se fixer des objectifs tant personnels que collectifs, tout en établissant des liens précis entre les objectifs opérationnels à court terme et les objectifs stratégiques à plus long terme de la société. Le département des Ressources humaines aide le personnel de gestion à harmoniser l'établissement de ses objectifs avec les plans de formation, d'apprentissage et de perfectionnement offerts aux employés, ainsi qu'avec les évaluations et la gestion du rendement. De plus, de nouveaux outils d'apprentissage électronique permettront à notre personnel d'avoir accès à une plus vaste gamme de possibilités de perfectionnement à l'aide d'une formation axée directement sur les objectifs de rendement et les objectifs stratégiques de VIA.

Une révision complète de la rémunération, des prestations de retraite, des avantages sociaux, ainsi que du Programme de reconnaissance des années de service, effectuée en 2004, a permis d'analyser la façon dont les récompenses accordées aux employés pourraient être plus étroitement liées à la stratégie de l'entreprise, en encourageant les efforts qui contribuent le plus efficacement à la réussite de VIA Rail. La planification de l'embauche et de la relève fait également l'objet d'un examen plus stratégique. Le service des Ressources humaines a identifié des postes clés, les compétences de base exigées pour occuper ces postes, ainsi que la formation nécessaire aux employés pour accéder à ces postes au moment opportun. Au moment de l'embauche de nouveaux employés, en plus de pourvoir à des postes particuliers, VIA mettra l'accent sur le recrutement de candidats répondant aux besoins à long terme de VIA, des gens susceptibles de contribuer, en fin de compte à la réussite de VIA.

La transformation des Ressources humaines constitue un projet à long terme qui s'étalera sur plusieurs années. Notre vision axée sur les gens est au cœur même de cette transformation — une vision par laquelle chacun peut mettre sa créativité, son intelligence et ses idées novatrices au service d'un travail enrichissant et de l'avenir du rail voyageurs — et fera partie intégrante de notre planification stratégique au cours des années à venir.

Si le service à la clientèle constitue le principal atout concurrentiel de VIA, la source de cet atout réside dans les compétences et le dévouement de ses employés — des préposés en contact direct avec la clientèle à bord des trains

L'engagement profond de nos employés a permis à la renaissance du rail voyageurs de devenir un succès. Notre Plan stratégique accorde toujours la priorité aux gens, créant ainsi un environnement qui favorise un engagement passionné à l'égard de la réussite de VIA. Les efforts investis pour communiquer la vision, les valeurs et les objectifs stratégiques de VIA, ainsi que pour tenir nos employés informés des défis commerciaux et du rendement de l'entreprise ont été améliorés et continueront de l'être. Les récents changements organisationnels, dont le remaniement des équipes interfonctionnelles de VIA, ont fourni aux employés de nombreuses occasions de mettre à profit leurs connaissances et leurs compétences professionnelles afin de mieux servir notre clientèle.

## UN NOUVEAU REGARD SUR LES COMPÉTENCES

En 2004, nous avons décidé d'étendre notre vision axée sur les gens à VIA Rail en mettant sur pied un projet de transformation du département des Ressources humaines qui permettra à ce service de passer d'un rôle pratiquement administratif à un rôle beaucoup plus stratégique — en assumant la gestion des compétences de la société. Ce nouveau rôle revêt une importance particulièrement significative au moment où nombre d'employés de VIA — et par le fait même nos compétences — seront bientôt admissibles à la retraite.

Cette transformation se traduira par la mise sur pied d'un nouvel outil Ressources humaines en ligne qui permettra au personnel d'assumer son rôle administratif de façon plus efficace. Par exemple, les employés pourront accéder directement en ligne à l'information sur les politiques. Une fois que la technologie nécessaire à l'accomplissement des tâches administratives sera en place, il faudra offrir un nouveau type de service, dont l'objectif sera d'aider les employés à contrôler davantage le développement de leur carrière à VIA, leur permettant ainsi de contribuer pleinement à l'avenir du rail voyageurs.



Vouloir veiller  
au confort  
des gens  
C'est juste  
humain.

Nous faisons tout pour assurer le confort de nos voyageurs.





## UN SERVICE DE HAUTE QUALITÉ ET ATTENTIONNÉ

Pour conserver sa place sur le marché, VIA doit continuellement trouver des moyens d'améliorer le service à la clientèle dans toutes les régions du Canada. C'est l'avantage qu'il qui permet au rail voyageurs de se démarquer de la concurrence. Un avantage qui se manifeste dès le premier contact avec le client — au téléphone, dans nos gares ou avec notre très populaire site Web — aussi bien qu'avec notre service à bord des trains. De nombreux clients nous ont demandé un accès rapide et pratique à l'information sur les trains, aux réservations et à la billetterie. Les 33 bornes de billetterie libre-service que nous avons installées dans les gares du Corridor en 2003 ont connu un très grand succès, et nous continuons de chercher d'autres moyens de rendre ces options libre-service faciles d'accès aux clients qui souhaitent utiliser ce service. Par ailleurs, nous avons continué d'améliorer notre site Web, en offrant notamment l'assistance personnalisée directe d'un préposé quand le client en fait la demande. L'amélioration continue de la gestion des ventes par téléphone nous a permis de rachasser encore davantage la qualité du service, en plus de réduire les coûts.

En 2001, la mise sur pied de nos équipes régionales interfonctionnelles a rapproché les processus décisionnels des marchés et des clients que nous desservons, tout en améliorant la capacité de VIA de s'adapter aux nouveaux besoins des voyageurs. Des sessions de travail ciblées avec l'équipe de direction ont permis de clarifier et de réaligner les rôles et les responsabilités de ces équipes en 2004, en plus d'accélérer la réaction aux préoccupations des clients et la mise en œuvre des initiatives de ces équipes.

Les employés en contact direct avec les clients ont eu droit à un suivi dans le cadre de l'excellent programme de formation de VIA intitulé «Atteindre l'excellence dans le service à la clientèle», qui a été mis sur pied en 2004. Au même moment, VIA a commencé à mettre l'accent sur les «compétences non techniques», comme l'attitude, la communication, la planification, l'entregent et l'organisation.

## MISER SUR NOS FORCES

Le rail voyageurs a également dû affronter la concurrence des transporteurs aériens dans le triangle Montréal-Ottawa-Toronto. Leurs tarifs à rabais et la fréquence de leurs départs ont causé une érosion du marché de VIA, particulièrement auprès des voyageurs d'affaires.

Certes, il n'est pas assuré que ce marché ait la capacité de soutenir, à long terme, le niveau actuel de services aériens : il est clair, cependant, que les transporteurs aériens proposent un service très différent du rail voyageurs — un moyen de transport offrant le strict nécessaire et ne pouvant rivaliser avec le confort et le service personnalisé que l'on retrouve à bord des trains.

Nous croyons que le rail voyageurs a sa place sur le marché. Il propose des déplacements rapides, de centre-ville à centre-ville, entre les grands centres urbains, en plus de desservir de nombreuses collectivités plus petites le long du trajet. Les personnes qui voyagent à bord de nos trains, plus particulièrement les gens d'affaires, aiment bien rendre plus productif leur temps de déplacement. Ils profitent d'avantages comme l'accès à Internet sans fil offert à bord des trains, les prises pour portables, la possibilité d'utiliser les téléphones cellulaires ou même de tenir des réunions d'affaires tout en voyageant dans le plus grand confort. D'autres clients sont ravis de pouvoir tout simplement s'allonger et relaxer. Et, qu'ils voyagent par affaires ou non, tous nos clients apprécient le service personnalisé et attentionné qui a valu à VIA la renommée de chef de file du rail voyageurs à l'échelle internationale.

Au printemps 2004, nous avons lancé la campagne novatrice de marketing «C'est juste humain», mettant en évidence les avantages uniques offerts par le rail voyageurs. Pour leur part, les employés ont redoublé d'efforts pour permettre aux clients de profiter de ces avantages de façon constante et pour améliorer encore davantage la qualité du service. De fait, ces efforts produisent des résultats positifs, et nous croyons qu'ils continueront de ramener des clients au rail voyageurs en 2005.

a sa place dans l'industrie touristique régionale. Tout en maintenant son rôle au sein du système de transport régional, un service touristique à rendement élevé susciterait une croissance importante des produits voyageurs, laquelle contribuerait à réduire les coûts associés à un service de transport interville offert toute l'année.

VIA a ainsi décidé de repositionner l'*Océan* afin d'occuper ce créneau du marché. La nouvelle classe *Alizés* offrira aux voyageurs un service à la clientèle attentionné et une expérience unique d'apprentissage qui répondra à leurs besoins. Les activités disponibles à bord inclueront des volets d'apprentissage enrichissants dont le contenu instructif et divertissant fera le lien avec la culture, l'histoire et la géographie de la région. L'expérience culinaire renforcera le lien culturel en ayant recours à une cuisine d'inspiration régionale et à un service personnalisé et animé. De plus, la décoration des nouvelles voitures Renaissance reflètera les thèmes et la culture des Maritimes.

Notre objectif consiste à créer une expérience qui plonge le voyageur, dès l'embarquement, dans la riche atmosphère des Maritimes, atmosphère qu'un service de haute qualité préservera tout au long du trajet. Nous transformerons ainsi un service de transport de base en un service touristique et de transport viable, empreint de l'héritage de l'Est du Québec, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse, un service aligné de façon unique sur le marché, et qu'aucun concurrent ne peut offrir.

Ce service redéfini sera adopté en juin 2005. D'ici 2008, il devrait permettre à VIA d'augmenter ses revenus, dans l'Est, de 62 pour cent par rapport à 2003.

Ce projet est semblable au repositionnement très réussi du service offert à bord du *Canadien*, effectuant la liaison Toronto-Vancouver, dans les années 1990. L'introduction de la classe *Bleu d'Argent*<sup>MC</sup>, un service touristique de haut niveau offert dans l'Ouest, a immédiatement été saluée par la clientèle, et le rendement financier des services offerts dans cette région s'est amélioré. La demande a même souvent dépassé la capacité du service. En 2004, les Liaisons de l'Ouest de VIA ont enregistré la plus forte hausse de revenus de tous les services de VIA. L'équipe des Liaisons de l'Ouest surveillera de près la mise en œuvre du nouveau service dans l'Est et s'appuiera sur cette expérience pour améliorer encore davantage son service en classe *Bleu d'Argent*.

aujourd'hui par les sociétés aériennes. Malgré cela, le rail voyageurs n'en demeure pas moins une option de transport importante pour plusieurs collectivités desservies par l'*Océan*. C'est pourquoi nous nous sommes engagés à trouver de nouveaux moyens d'améliorer le rendement financier de ce service. En 2004, nous avons effectué un vaste sondage auprès de nos foratistes, de nos clients et de nos employés pour trouver de nouveaux moyens d'adapter le rail voyageurs à l'évolution du marché dans l'est du Canada, et de meilleurs moyens de répondre aux besoins de cette région.

Le sondage nous a appris qu'il existe une demande importante pour des services touristiques de haute qualité dans les provinces maritimes. Dans la mesure où un service apporte à la clientèle une expérience de voyage exceptionnelle — le genre d'expérience que l'on ne peut vivre à bord d'un avion ou d'un autocar — ce service

## REPOSITIONNER LE RAIL VOYAGEURS DANS L'EST

les autres services de transport de voyageurs ne peuvent imiter.



Vouloir entretenir  
des liens.  
C'est juste  
humain.

Tous ont besoin de liens humains.  
Tous ont besoin de liens humains.  
Tous ont besoin de liens humains.

Bach-Mai

Analyste programmeur  
Montréal



## LA CROISSANCE

*Être le premier choix des voyageurs dans tous les marchés desservis par VIA.*

Sur les marchés de voyage actuels, une croissance constante et durable repose plus que jamais sur notre habileté à exploiter les aspects du rail voyageurs qui nous distinguent de nos concurrents. Tout au long de l'année, nous avons centré notre attention sur l'identification, le développement et le marketing des atouts propres au rail voyageurs, afin de répondre aux besoins des voyageurs.

## L'ENVIRONNEMENT

*Répondre aux besoins de nos clients en visant le développement durable et le respect de l'environnement.*

La politique environnementale de VIA reconnaît l'importance de sensibiliser ses employés, ses fournisseurs, ses clients et ses partenaires à l'égard de l'environnement. Notre Système de gestion de l'environnement (SGE), qui englobe les politiques, les programmes et les procédures liés à l'environnement, est désormais accessible en ligne aux employés. Les employés des centres de maintenance ont été les premiers à recevoir la formation sur le SGE, et la formation des autres employés sédentaires ainsi que du personnel à bord a débuté en 2004.

## L'ENTREPRENEURIAL

*Viser l'autosuffisance en réduisant la part du financement public dans nos activités d'exploitation et financer les nouvelles immobilisations grâce aux économies réalisées.*

Nous avons poursuivi la réduction du financement en ayant recours à une stratégie qui allie réduction des coûts et croissance des revenus. Les coûts d'exploitation en 2004, exception faite du règlement du CCRI, ont légèrement chuté par rapport à 2003. Au chapitre des revenus, nous avons mis l'accent sur un rendement accru en générant des revenus plus élevés par voyageur-mille. Les projets de conception et de développement de produits amorcés en 2004 auront pour effet d'accroître le rendement au cours des années à venir.

## LA SÉCURITÉ

*Nous assurer que nos collègues, nos clients et toute personne en contact avec VIA Rail Canada se retrouvent dans un environnement sécuritaire.*

Le Système de gestion de la sécurité de VIA, dont les vérificateurs de Transports Canada ont vanté les mérites en 2004, a été reconnu comme étant un modèle pour l'industrie. Pour assurer la sécurité de nos activités, nous avons mis en œuvre un Plan directeur de sûreté pour la société, ainsi qu'une vaste série de nouvelles mesures de sécurité, établis en collaboration avec des experts en sécurité internationale et antiterrorisme. Un nouveau programme de communications nous permet de nous assurer que nos employés demeurent vigilants et conscients des questions de sûreté en tout temps.

## LES GENS

*Travailler ensemble à créer un environnement de travail qui favorise un engagement total à l'égard de la réussite de VIA.*

En 2004, nous avons amorcé une restructuration complète des Ressources humaines, comprenant une nouvelle approche de gestion des ressources humaines stratégiques fondée sur notre vision des gens à VIA : une vision qui ira chercher le meilleur de nos gens, pour aligner nos talents avec les besoins futurs du rail voyageurs.

## LE SERVICE

*Offrir constamment à nos clients d'excellentes expériences de voyage.*

Au cours du dernier trimestre de 2004, l'indice de satisfaction exprimé par notre clientèle a atteint son plus haut niveau en quatre ans. Dans l'ensemble, le service a continué à répondre aux attentes du client, voire à les dépasser, dans 97 pour cent des cas. La fiabilité au chapitre de la ponctualité est essentielle au maintien de ce haut taux de satisfaction chez nos clients. VIA a multiplié les efforts afin de réduire les retards des trains, misant sur une étroite collaboration avec le rail marchandises pour résoudre les conflits d'horaire et d'exploitation survenant au quotidien. Des options plus durables pouvant mener à une fiabilité constante sont actuellement à l'étude.

Exploiter un service voyageurs moderne au Canada n'est pas une mince affaire. L'industrie canadienne du tourisme et des voyages, dans l'ensemble, traverse une période de changements profonds et ce, dans un environnement riche en défis. Pour l'industrie en général, 2003 a été une des années les plus difficiles de l'histoire. Les prévisions annonçant une relance du marché en 2004 se sont révélées trop optimistes, et la concurrence pour la recherche de nouveaux clients a été plus féroce que jamais.

Parallèlement, les besoins et les attentes de ces clients changent aussi. Les voyageurs, de plus en plus raffinés, ont des attentes très élevées, non seulement au plan de l'efficacité du transport lui-même — se déplacer du point A au point B — mais également à celui du niveau de service qu'ils vont recevoir tout au long du voyage. La technologie mobile sans fil a engendré de nouvelles perspectives quant à la façon de combiner travail et vie familiale pendant les déplacements. Avec les technologies de l'Internet et de l'information, les attentes concernant un service à la clientèle plus rapide et pratique, et un accès à des choix de voyages personnalisés sont plus élevées. Au même moment, les événements qui ont marqué la scène internationale ont plus que jamais placé la sûreté et la sécurité en tête de liste des préoccupations des voyageurs. Une sensibilisation croissante aux impacts du transport sur l'environnement a eu pour effet d'accroître la demande pour une gestion responsable à l'égard de l'environnement de la part de tous les moyens de transport de voyageurs.

Dans notre cadre d'activités, la réussite repose sur la pensée créative et la recherche de nouveaux moyens de prévoir les besoins de la clientèle et de les satisfaire. De faire en sorte que le voyageur bénéficie d'une valeur ajoutée et d'offrir cette valeur jour après jour, sans relâche. VIA a relevé ce défi en 2004, s'assurant que le rail voyageurs est à la hauteur des besoins des Canadiens d'aujourd'hui et conforme aux besoins du Canada de demain en matière de transport.



# La revue de l'année

Vouloit faire  
quelque chose  
de bon.  
C'est juste  
humain.

La qualité de notre table est une grande source de fierté.



sécurité sont au premier plan des préoccupations des voyageurs. Le Système de gestion de la sécurité de VIA a fait l'objet d'une vérification complète par Transports Canada, et, suivant les recommandations de spécialistes en sécurité internationale et antiterrorisme, des améliorations ont été apportées à notre Plan directeur de sûreté. À l'instar du gouvernement du Canada qui s'est engagé à ratifier le Protocole de Kyoto, VIA a poursuivi des objectifs environnementaux clés, renforçant sa position de moyen de transport public le plus écologique au pays. Et nous continuons à collaborer avec d'autres modes de transport pour relever l'efficacité du système de transport public, par le biais de nos liaisons intermodales avec des compagnies d'autocars, des transporteurs aériens et les responsables du transport urbain partout au pays.

Dans les années à venir, le succès que connaît VIA dans le traitement de ces questions servira bien le Canada. Par exemple, on ne peut réduire de façon durable l'impact environnemental du transport et la congestion de la circulation urbaine sans fournir aux Canadiens des solutions pratiques à l'utilisation de leur voiture. Le rail voyageurs est le seul moyen de transport en commun qui détient ce pouvoir à grande échelle. Et l'expérience nous a appris que si on leur offre un service de transport ferroviaire efficace et rapide, les gens choisissent le train.

Cependant, ce choix repose et reposera toujours sur le talent que nos gens investissent dans leur travail. Nous savons qu'ils représentent notre plus grande force et qu'ils nous donnent l'avantage sur nos concurrents dans le domaine du transport voyageurs. Le succès du rail voyageurs émane précisément de ces personnes qui travaillent passionnément à cette réussite.

Et, en 2004, nous avons amorcé une transformation complète de la société afin d'avoir et d'entretenir plus que jamais cette passion. Chacun des aspects de la façon dont nous recrutons, formons et rétribuons les membres du personnel est repensé, afin de mettre le meilleur de leurs compétences au service des voyageurs. Nous croyons sincèrement que cette démarche, décrite plus en détail dans ce rapport, est une approche de gestion des ressources humaines stratégiques à la fois novatrice, réceptive et ciblée.

À l'aube de l'année 2005, VIA progresse avec confiance, et sa vision de l'avenir est claire : être, pour l'excellence des services, le chef de file des transporteurs canadiens de voyageurs.

Le rôle du VIA est de fournir un service de transport de voyageurs de qualité et de répondre aux besoins des voyageurs. C'est pourquoi nous nous efforçons de fournir un service de transport de voyageurs de qualité et de répondre aux besoins des voyageurs. C'est pourquoi nous nous efforçons de fournir un service de transport de voyageurs de qualité et de répondre aux besoins des voyageurs.

Confrontés à un marché du voyage au ralenti et à une concurrence féroce pour la clientèle, nous avons résisté à la tentation de nous engager dans une guerre des tarifs avec les transporteurs aériens à rabais. Nous avons plutôt lancé notre campagne très novatrice « C'est juste humain », et travaillé avec nos employés, afin de décrire aux clients ce qui les attend s'ils choisissent le rail voyageurs : le confort, la détente et un service personnalisé et attentionné prodigué par un personnel à l'écoute qui comprend les besoins des voyageurs.

Nous avons travaillé dur pour dépasser les attentes de nos clients, misant sur le raffinement des produits, comme l'essai de l'Internet sans fil pour les voyageurs d'affaires à bord des trains du Corridor. Nous avons restructuré les responsabilités interfonctionnelles en matière de gestion pour assurer des services plus rapides et plus efficaces aux voyageurs et aux collectivités que nous desservons. Nous avons travaillé main dans la main avec nos partenaires du rail marchandises pour réduire au minimum les retards de trains attribuables à la capacité limitée de l'infrastructure que nous partageons.

À la grandeur de l'entreprise, la créativité et l'imagination dont les gens de VIA ont fait preuve ont permis au rail voyageurs de poursuivre sa progression. Des façons à la fois nouvelles et novatrices de réduire les coûts, tout en élevant la valeur, nous ont préparé à revoir, de manière vraiment créative, comment le rail voyageurs pourrait mieux servir le Canada à l'avenir. Avec la célébration du centenaire de l'*Océan*, le train de VIA qui effectue la liaison Montréal-Halifax et qui est le train de voyageurs baptisé et à horaire régulier à avoir roulé le plus longtemps dans l'histoire du Canada, les gens de VIA ont préparé la renaissance de ce service en 2005 : une nouvelle conception du rail voyageurs pour les provinces maritimes destinée à répondre aux besoins de cette région de l'est du Canada au XXI<sup>e</sup> siècle.

Nous nous sommes penchés sur certains défis à long terme auxquels le système de transport canadien est confronté dans l'ensemble. À une époque où la sûreté et la



Vouloir offrir  
le plus chaleureux  
des accueils.  
C'est juste  
humain.

Nous avons le plaisir de vous accueillir dans nos locaux  
pour vous faire découvrir les produits.



national pour le futur.

Le Conseil est confiant que les efforts qu'il a déployés en 2004 contribueront à maintenir une gestion efficace et responsable du service ferroviaire voyageurs.

et à la mise en œuvre des meilleures pratiques et procédures possibles. En 2004, les membres du Conseil ont entrepris plusieurs initiatives très constructives visant à clarifier les rôles respectifs du Conseil et de la haute direction, consolidant ainsi l'excellent esprit d'équipe et de collaboration que l'on a pu observer tout au long de l'année. Nous avons étudié les possibilités de réorganiser les comités sous la responsabilité du Conseil dans le but d'améliorer leur efficacité. De concert avec le gouvernement du Canada, le Conseil s'est activement impliqué dans la mise en œuvre d'un nouveau processus de sélection, destiné à reconnaître les meilleurs candidats

la satisfaction des besoins en transport des Canadiens au XXI<sup>e</sup> siècle. Une bonne gouvernance d'entreprise demeurera essentielle si VIA veut remplir cette mission. Dans cette optique, le Conseil s'est activement consacré à l'élaboration

Tout au long de 2004, la société s'est concentrée sur sa stratégie à plus long terme de fournir des services voyageurs pertinents, responsables et qui répondent aux besoins de la clientèle. Un certain nombre d'initiatives exposées dans ce rapport démontrent la façon dont VIA développe les forces du rail voyageurs pour en faire un service de grande qualité, efficace et respectueux de l'environnement. Nous sommes convaincus qu'un tel service jouera un rôle de plus en plus important dans les années à venir.

Le Conseil est conscient de la responsabilité de VIA à l'égard de l'avenir du rail relever pour assurer l'avenir du rail voyageurs.

de 25 pour cent dans le cas des retards directement attribuables à VIA. Bien que les chiffres reflétant le rendement quotidien évoluent dans la bonne direction, la capacité limitée de l'infrastructure demeure un défi sérieux qu'il faut

pour résoudre les questions de ponctualité au quotidien. Une vigilance déterminée et des efforts de gestion visant à réduire l'importance des retards des trains, lorsqu'ils se produisent, ont permis des améliorations en 2004. Dans l'ensemble, la durée des retards a diminué de 23 pour cent, allant jusqu'à une amélioration

— comme au début de la période de transition, la direction a été une bonne aliyah et pleine de défis. L'incertitude quant aux marchés des voyages, et à la façon de composer avec l'instabilité des marchés des voyages, a été une bonne aliyah et pleine de défis. L'incertitude quant aux marchés des voyages, et à la façon de composer avec l'instabilité des marchés des voyages, a été une bonne aliyah et pleine de défis.

Au cours d'une période de transition vitale comme celle-ci, n'importe quelle

entreprise court le risque de perdre de vue ses activités quotidiennes et de manquer d'orientation stratégique dans ses exercices de planification pour l'avenir. Nous sommes fiers d'affirmer que ça n'a pas été le cas à VIA. En effet, la société est demeurée extrêmement vigilante et a affiché d'excellents résultats, grâce au remarquable travail d'équipe qui a coalisé les employés, la direction et le Conseil.

Les produits et l'achalandage ont connu une légère hausse comparativement à 2003. Les produits ont augmenté nettement plus rapidement que l'achalandage, grâce aux efforts que VIA n'a cessé de déployer pour augmenter ses profits en fournissant un service de première qualité propre au rail voyageurs. C'est ainsi que le rendement de VIA — les recettes générées par voyageur-mille — a atteint son plus haut niveau dans l'histoire de la société. Un contrôle rigoureux sur les coûts a également permis de réduire les dépenses directement liées aux opérations de 2004 comparativement à 2003. Réunis, rendement et contrôle des coûts ont permis de recouvrer jusqu'à 58,9 pour cent des dépenses, remettant VIA sur la voie de retrouver les niveaux atteints avant le fléchissement du marché. De plus, compte tenu du fait que les frais d'exploitation de l'exercice ont augmenté en raison d'une décision du Conseil canadien des relations industrielles liée à des événements de 1997, la société a affiché un rendement financier de premier ordre en 2004.

Le Conseil n'a pas perdu de vue la ponctualité, qui a continué de se détériorer en 2004, descendant jusqu'à un faible taux de 70 pour cent. L'amélioration de la fiabilité des services réguliers, essentielle au succès du rail voyageurs, constitue la première des priorités pour la clientèle. Étant donné que la plupart des questions liées à la performance sont issues de problèmes associés à la capacité de l'infrastructure dont VIA n'est pas maître, les améliorations importantes apportées à long terme exigeront une collaboration avec le rail marchandises, ainsi que des investissements destinés à accroître cette capacité. Simultanément, VIA fait tout ce qui est en son

Vouloit offrir  
un sentiment  
de sécurité.  
C'est juste  
humain.





**NOTRE VISION**  
Être, pour l'excellence des services, le chef de file des transporteurs canadiens de voyageurs.

**NOTRE MISSION**  
Travailler ensemble pour que les Canadiens obtiennent en tout temps des services voyageurs sécuritaires, efficaces et respectueux de l'environnement.

**NOS VALEURS**  
*Innovation : une entreprise axée sur la clientèle* — dépasser les attentes de la clientèle, offrir un service de qualité tout en investissant dans le cadre d'une croissance responsable.  
*Respect : une entreprise responsable* — travailler ensemble à bâtir des relations respectueuses et constructives avec toutes les parties prenantes de VIA.

*Pertinence : un service public pertinent* — collaborer avec nos partenaires (clients, fournisseurs, citoyens, gouvernements, etc.) pour offrir un réseau national de transport ferroviaire de voyageurs qui soit rentable et respectueux de l'environnement.

## NOS SERVICES, D'UN Océan À L'AUTRE

Nous exploitons plus de 480 trains par semaine, qui circulent sur 13 000 kilomètres de voies et qui relient au-delà de 450 collectivités au Canada. Avec un effectif d'environ 3 000 employés, VIA a transporté en 2004 près de quatre millions de voyageurs sur près de 851 millions de voyageurs-milles.

Dans l'*Ouest canadien*, VIA assure, toute l'année et par tous les temps, des services de transport interville, y compris des liaisons vers les collectivités éloignées, ainsi que la liaison Toronto-Vancouver trois fois par semaine à bord du *Canadien*<sup>MD</sup>. Le légendaire train transcontinental de l'Ouest.

Dans le *corridor Québec-Windsor*, les trains de VIA fournissent aux voyageurs des services rapides, pratiques, confortables et abordables, de centre-ville à centre-ville, entre les plus grands centres d'affaires du Canada.

Dans les *provinces de l'Atlantique*, l'*Océan*<sup>ME</sup>, qui relie Montréal et Halifax six fois par semaine, offre le service accueillant de la classe *Alizés*<sup>ME</sup>. En outre, le *Chaleur*<sup>ME</sup> assure trois fois par semaine la liaison Montréal-Gaspé.

Dans les *régions rurales et éloignées*, VIA exploite des liaisons jugées essentielles par le Gouvernement pour répondre aux besoins de transport en région.

VIA Rail Canada exploite les services nationaux de transport ferroviaire voyageurs pour le compte du gouvernement du Canada. Notre mission, à titre de société d'État indépendante créée en 1977, consiste à offrir aux Canadiens des services voyageurs sécuritaires, efficaces et respectueux de l'environnement. Nous la remplissons en assurant des services de qualité à notre clientèle, en maximisant nos recettes, en contrôlant nos coûts et en misant sur les points forts du rail voyageurs, l'un des modes de transport les plus sûrs, les plus fiables et les plus écologiques qui soient.

# L'ANNÉE EN CHIFFRES

Les indicateurs financiers et statistiques d'exploitation clés ci-dessous résument le rendement de la société pour l'année 2004 avec les données comparatives pour les années 2000 à 2003.

	2004	2003	2002	2001	2000
--	------	------	------	------	------

## Indicateurs financiers clés (EN MILLIONS DE DOLLARS)

Produits	259,5	250,3	270,8	253,8	240,7
Charges en trésorerie (1)	44,6	43,4	42,2	41,9	410,6
Dépenses en immobilisations	20,2	77,4	98,4	146,7	45,9
Financement de l'État :					
Exploitation	177,4	181,1	153,7	163,3	170,3
Immobilisations	20,2	82,4	103,4	151,7	45,9
Total du financement de l'État (2)	197,6	263,5	257,1	315,0	216,2

## Statistiques d'exploitation clés (3)

Ratio des produits aux charges en trésorerie (%) (1)	58,9	58,5	64,5	61,5	59,5
Voyageurs (EN MILLIERS)	3 887	3 789	3 981	3 865	3 795
Voyageurs-milles (EN MILLIONS)	851	857	948	921	904
Financement de l'État de l'exploitation par voyageur-mille (EN CENTS)	20,8	21,1	16,2	17,7	18,8
Rendement (CENTS PAR VOYAGEURS-MILLES)	28,0	26,8	26,6	25,3	24,0
Trains-milles parcourus (EN MILLIERS)	6 771	6 780	6 770	6 665	6 621
Voitures-milles parcourus (EN MILLIERS)	48 396	48 682	48 262	46 102	45 121
Coefficient d'occupation moyen (%)	53	53	57	57	56
Nombre moyen de voyageurs-milles par train-mille	126	126	140	138	137
Ponctualité (%)	70	73	84	85	83
Nombre d'employés actifs à la fin de l'exercice	3 027	3 051	3 054	3 013	2 958

1 | Les charges en trésorerie utilisées dans le calcul du Ratio des produits aux charges en trésorerie, excluent l'amortissement des immobilisations corporelles, les frais de réorganisation, le court comptable de rémunération, les gains non réalisés sur les instruments financiers dérivés, les charges de retraite et les avantages sociaux futurs.

2 | Ce total exclut le financement interne du fonds de renouvellement des actifs de 77 millions de dollars en 2004 et inclut une contribution de 5 millions de dollars au fonds de renouvellement des actifs en 2001, 2002 et 2003.

3 | Les statistiques d'exploitation clés sont non vérifiées.

02	Vue d'ensemble de la société
06	Message du Conseil d'administration
10	Message de la direction
14	La revue de l'année
16	Le Plan stratégique
20	Satisfaire les nouvelles demandes du marché
20	Repositionner le rail voyageurs dans l'Est
22	Miser sur nos forces
23	Un service de haute qualité et attentionné
26	Une nouvelle vision axée sur les gens
26	Un nouveau regard sur les compétences
28	Une gestion de l'environnement responsable
29	Système de gestion de l'environnement
29	Gestion du parc
30	Sûreté et Sécurité
30	Sécurité
31	Système de gestion de la sécurité
34	Gouvernance de l'entreprise
38	Commentaire et analyse de la direction
42	États financiers

LETTRE AU MINISTRE DES TRANSPORTS

L'honorable Jean-C. Lapierre, c.r., député  
Ministre des Transports, Ottawa

Monsieur le Ministre,  
Conformément aux dispositions de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je suis heureux de vous présenter le Rapport annuel de VIA Rail Canada inc. pour l'exercice prenant fin le 31 décembre 2004.

Le président et chef de la direction par intérim  
et le chef de l'exploitation,

*Paul Côté*  
Paul Côté



# Les gens qui vous transportent



# People Moving People

Annual Report | 2005

CA1  
VR  
- A56

# Letter to the Minister

The Honourable Lawrence Cannon, PC, MP  
Minister of Transport, Infrastructure and Communities, Ottawa

Dear Minister:

In accordance with the provisions of the *Financial Administration Act*, we are pleased to submit  
VIA Rail Canada Inc.'s Annual Report for the year  
ending December 31, 2005.



**Paul Côté**

President and Chief Executive Officer

## Table of Contents

- 01 The Year at a Glance
- 02 Corporate Overview
- 03 VIA's Strategic Plan... Moving Forward
- 04 Message from the Board of Directors
- 06 Message from the President
- 08 The Year in Review
  - 11 Safety
  - 17 People
  - 21 Service
  - 27 Growth
  - 31 Entrepreneurship
  - 35 Environment
- 39 Corporate Governance
- 40 Management Discussion and Analysis
- 46 Financial Statements

® Registered trademark owned by VIA Rail Canada Inc.

™ Trademark owned by VIA Rail Canada Inc.

Printing: Integra Design: epicentre.qc.ca



# The Year at a Glance



The following key financial indicators and operating statistics summarize the performance of the Corporation for the year 2005 with comparative data for the years 2001 to 2004.

	2005	2004	2003	2002	2001
<b>Key financial indicators</b> (IN MILLIONS OF DOLLARS)					
Total revenue	289.8	258.7	250.3	270.8	253.8
Cash operating expenses (1)	465.7	443.8	431.4	424.2	416.9
Capital expenditures	21.2	20.2	77.4	98.4	146.7
Government funding:					
Operating	169.0	177.4	181.1	153.7	163.3
Capital	0.7	20.2	82.4	103.4	151.7
Total Government funding (2)	169.7	197.6	263.5	257.1	315.0
<b>Key operating statistics (3)</b>					
Revenue/Cash operating expenses ratio (%) (1)	62.4	58.8	58.5	64.5	61.5
Total passengers carried (IN THOUSANDS)	4,097	3,887	3,789	3,981	3,865
Total passenger-miles (IN MILLIONS)	888	851	857	948	921
Government operating funding per passenger-mile (IN CENTS)	19.0	20.8	21.1	16.2	17.7
Yield (CENTS PER PASSENGER-MILE)	28.6	28.0	26.8	26.6	25.3
Train-miles operated (IN THOUSANDS)	6,740	6,771	6,780	6,770	6,665
Car-miles operated (IN THOUSANDS)	48,614	48,396	48,682	48,262	46,102
Average passenger load factor (%)	55	53	53	57	57
Average number of passenger-miles per train-mile	132	126	126	140	138
On-time performance (%)	81	70	73	84	85
Number of employees at year-end	3,059	3,027	3,051	3,054	3,013

1) Cash operating expenses used in the calculation of the Revenue/Cash operating expenses ratio, exclude amortization of Property, plant and equipment, reorganization charges, accounting accrual for compensation, unrealized gains on derivative financial instruments, pension and employee future benefits.

2) Excludes internal funding from the Asset Renewal Fund of \$27.4 million in 2005 and \$7.7 million in 2004 and includes a capital funding contribution to the Asset Renewal Fund of \$5 million in 2001, 2002 and 2003.

3) Key operating statistics are unaudited.

# Corporate Overview

VIA Rail operates Canada's national passenger rail service on behalf of the Government of Canada. An independent Crown Corporation established in 1977, we provide Canadians with a safe, efficient and environmentally responsible passenger service, operating year-round to over 450 communities, both large and small, including many where rail travel is the only transportation service available. We do this by delivering quality service to our customers, by maximizing revenues and controlling costs, and by building on the market strengths of passenger rail - one of the safest, most reliable and environmentally sustainable modes of transportation available.

## OUR SERVICES, COAST TO COAST

We operate up to 492 trains weekly on 12,500 kilometres of track, connecting over 450 Canadian communities. With approximately 3,000 employees, VIA carried 4.1 million passengers over 888 million passenger-miles in 2005.

In Western Canada, VIA provides year-round, all-weather intercity transportation, including service to remote communities. The legendary Western transcontinental train the *Canadian*<sup>®</sup> provides service thrice weekly between Toronto and Vancouver.

In the Quebec City-Windsor corridor, VIA's trains provide intercity passengers with fast, convenient, comfortable and affordable service, downtown-to-downtown, between Canada's largest business centres.

In Eastern Canada, the *Ocean*<sup>™</sup> runs six times a week between Montreal and Halifax, offering its friendly *Easterly*<sup>™</sup> class service from May to October. The *Chaleur*<sup>™</sup> makes three trips each week from Montreal through the Gaspé Peninsula.

In rural and remote areas, VIA operates services designated by the government to meet regional transportation needs.



# VIA's Strategic Plan... Moving Forward

## OUR VISION

At VIA, we will be the Canadian leader of service excellence in passenger transportation.

## OUR MISSION

We will work together to provide travel experiences that anticipate the needs and exceed the expectations of our customers.

## OUR VALUES

### CUSTOMER FOCUS

We appreciate and listen to our customers, and we innovate to provide the best passenger transportation experience at the best value for money.

### RESPECT

We are human – people who respond with integrity to the needs of our customers, to each other and to the people and communities we serve.

### PASSION

We are passionate about passenger rail and the role that it can play in the social, economic, and environmental development of Canada.



# Message from the Board of Directors

VIA is one of the most trusted passenger services in Canada today. An independent survey ranked it number one in the transportation industry in 2005 – higher than every other company, passenger or freight, in the country.<sup>1</sup>

This trust reflects VIA's ability to provide good value for money to paying customers, to the Canadian taxpayer, and to its shareholder, the Government of Canada. Passenger rail served a record number of travellers across Canada in 2005, and VIA achieved the highest annual revenue growth in its history. We are recognized for our excellent customer service, with 40 per cent of customers reporting that we exceeded their expectations. And despite rising charges for fuel and operations, VIA improved cost-recovery once again – the overall revenue/cost ratio in 2005 was 62 per cent, up from 59 per cent in 2004.

VIA's performance in 2005 confirms that there is a real need for the kind of transportation alternative that rail provides. No other mode of transportation can deliver the same kind of safe, year-round, comfortable travel option for Canadian travellers.

This option is becoming increasingly important to Canadians who are concerned about traffic congestion, highway safety, and the environmental consequences of their transportation choices. Passenger rail is simply the safest, the most efficient, and the most environmentally responsible choice for travel in Canada today.

However, without clear direction from the Government of Canada and a commitment of adequate resources, we must raise serious concerns about the continued success of passenger rail.

<sup>1</sup> As reported in the Leger and Leger Corporate Reputation Study, May 2005.

Investment in passenger rail infrastructure and equipment are critical if the Corporation is to continue serving Canadians well. VIA and its shareholder, the Government of Canada, continue to explore how to best serve this need. The level and nature of any such investment requires decisions with respect to the role of passenger rail, and clear choices about how VIA can best serve Canada in the future.

Pending such decisions, VIA has drawn on limited reserves to fund the equipment and infrastructure needs which are most critical to the continued viability of its passenger services. At the same time, it has become impossible to replenish these reserves, given unforeseen negative market conditions, rising operating costs, and operating funding levels that have not been adjusted for inflation for many years.

With delays in capital investment, the Corporation now has almost no resources to address infrastructure and equipment needs, or to cover operating shortfalls over the coming years.

Both VIA's Board of Directors and VIA management are fully committed to working with the Government of Canada to achieve its policy objectives for the role of passenger rail in public transportation.

Notwithstanding the above challenges, VIA is well prepared to move forward. Travel markets across the country show signs of improving, and the Corporation has an exceptional management team and exceptional people – people who have proven their extraordinary capacity to provide the best possible service to customers and to the taxpayers of Canada.

The Government appointed nine new members to the Board in 2005. We welcome them and extend our thanks to the seven members whose terms ended the same year.

We are confident that VIA will continue to earn the trust of Canadians, and to meet their high expectations for national passenger rail service.

# Message from the President

The people of VIA Rail Canada strive to be leaders in service excellence in passenger transportation. Despite challenges early in the year, VIA's performance in 2005 was one of the best yet for the passenger rail service.

As we entered the year, the Canadian travel industry was still struggling to recover from the market downturn that began in 2003. Despite this, by the end of 2005 we had increased revenues by \$31 million. We reversed the decline in on-time performance with one of the best year-over-year improvements ever achieved. And we carried more customers than ever – with ridership passing the four million mark for the first time in the current network's history.

Everyone at VIA helped to make these results possible. Early in the year we developed a new Strategic Plan to align all of VIA's people, energy and resources with what we do best – serving our customers. We found new and innovative ways to deliver a service that goes beyond business-as-usual, providing a travel experience that anticipates and exceeds the high expectations of our customers. We brought new entrepreneurial energy to running the business of passenger rail, increasing productivity and value-for-money. We renewed our fundamental commitment to provide Canadians with a passenger service that is safe, secure, and environmentally sustainable.

Results in 2005 demonstrate the remarkable fit between rail and the demands of travel today. While every mode has its place in the public transportation system, Canadians are choosing to travel by rail in record numbers because it provides a unique alternative to travel by other modes – efficient and high quality service, comfort and security, and year-round reliability, at a reasonable cost.

That service will continue to depend on the talents of VIA's people. Our Strategic Plan includes a new focus on those talents, transforming the way we manage human resources. This transformation involves a comprehensive review of training programs, compensation and performance incentives, and hiring and succession planning to ensure that we have the right people, with the right talents, to take passenger rail into the future.

Of course, the future of passenger rail also depends on policy direction from the Government of Canada. VIA's management and Board of Directors are actively addressing the long-term role of passenger rail in Canada. It is hoped that these concerns will be addressed through clear policy decisions with respect to operating funding and investment in rail infrastructure and equipment by our shareholder.

The Board has expressed its confidence in VIA's management, and a commitment to provide sound oversight and a strategic, long-term direction for the Corporation.

We believe in the value of the service we provide. We believe in the potential of passenger rail for the future. And we are committed to delivering the best possible service to Canadians, now and in the years ahead.



# The Year in Review

In 2005, VIA re-established Canada's national passenger rail service as a leader in passenger transportation. With a strategic plan more precisely focused on customer service than ever before, the Corporation made dramatic improvements in ridership, revenues and cost-recovery over 2004, matching or exceeding growth in key markets and recapturing the year-over-year momentum that rail achieved in recent years. This once again allowed the Corporation to return exceptional value to Canadian taxpayers.

VIA's momentum was seriously undermined in 2003, when domestic and foreign travel in Canada declined significantly due to SARS and a series of natural disasters. Recovery for the travel industry as a whole was slow and sporadic at best in 2004, and attracting and retaining customers throughout the industry continues to be a very high priority. Nevertheless, in 2005, VIA fared well in all regions of the country.

While it achieved strong year-end performance, the Corporation entered 2005 facing major challenges. Revenues were lower than anticipated and there were jumps in key operating costs, such as fuel, that were beyond the Corporation's control. VIA also began the year with grave concerns about the capacity of the rail infrastructure to sustain efficient train service, and faced continuing uncertainty about capital investment, about operating funding, and about the long-term policy direction for operating the national passenger rail service.

## MOVING FORWARD IN 2005

Early in 2005, VIA's President and senior executives met with employees to discuss these challenges, and to develop a clear strategy for moving forward. These discussions identified the need to focus on VIA's key strength in the marketplace – customer service – and to align every aspect of the Corporation's mission, vision and values with this focus on the customer.

Some 2,100 employees took part in meetings and discussions on VIA's new Strategic Plan, entitled *Moving Forward* (see page 3). The *Moving Forward* plan provides a renewed focus on customer service, drawing on the creative energy, innovation and passion of the entire organization.

Based on VIA's vision, mission and values, the plan identifies specific strategic goals with respect to safety, people, service, growth, entrepreneurship and the environment. These goals confirm VIA's commitment to the long-term sustainability of passenger rail, reinforcing its dedication to improving rail service and meeting measurable performance objectives.

Success in addressing each of these goals was critical to VIA's success in 2005.



# Safety

We will provide a safe and secure environment for our customers, ourselves and the general public.

Safety and security have become a primary concern for travellers. Heavy traffic and congestion on highways, especially surrounding urban areas, have heightened concerns about the risks of road travel, and many Canadians are exploring safer alternatives. World events have brought security to the forefront of public attention, as Canadians seek assurances that their personal security – and the transportation system itself – are well protected from the threat of terrorist or criminal activity.

Passenger rail is widely recognized as a very safe mode of public transportation. VIA and all its employees recognize a fundamental obligation to protect the safety and security of every customer and every community served by passenger rail.

## WORKPLACE HEALTH AND SAFETY

VIA's commitment to safety is present everywhere in the organization.

Management, unions and employees work together to ensure that VIA provides all employees with a safe work environment. Health and Safety committees monitor safety issues and performance at all locations, inspecting facilities, identifying and addressing potential safety hazards, and maintaining a high level of safety awareness.

In 2005, VIA's Eastern Services Equipment Maintenance team marked a safety milestone that sets an example for the entire organization: eight years without a single work-related injury requiring time off from the job. VIA also addresses health concerns through national health initiatives. At the request of employees, VIA conducted an influenza immunization program in the fall of 2005, making flu shots universally available on a voluntary basis, free of charge.

## VIA'S SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

VIA developed and implemented a comprehensive Safety Management System in 2001. The System defines specific rules, procedures, and responsibilities for maintaining a safe work environment for employees, and a safe passenger service for customers. Since its inception, it has passed three audits by Transport Canada, confirming that the Corporation and its employees are following good safety management practices.

Employees at all levels were actively involved in reviewing the Safety Management System in 2005, providing essential feedback for continually monitoring and refining safety procedures. Safety targets and performance measures have been aligned with and integrated into VIA's business strategy. Health and Safety committees review annual safety reports and Safety Management System performance data to establish specific objectives for improving workplace safety, and to identify issues that require the attention of senior management.



In addition, VIA's management and unions have established two Safety Policy committees which provide a national safety perspective, reviewing and recommending action on all safety-related activities, national trends and concerns. These committees also help to develop and implement VIA's safety training and awareness programs throughout the Corporation.

As part of the Safety Management System, VIA developed a Hazard Assessment and Risk Control Strategy database, which is consulted by managers to identify, eliminate or mitigate situations involving risk to employees, customers or communities. This database system was thoroughly reviewed and redesigned in 2005. The new version will be launched in 2006 and will provide quality assurance for various risk assessments, better reports and improved information-sharing throughout the Corporation. VIA has also developed a new training program for managers and for Health and Safety committees to support the new database.

## **PUBLIC SAFETY AWARENESS**

VIA works regularly with the railway industry and communities to raise awareness of the need for caution around railway tracks and at level crossings.

In 2005, VIA collaborated with CN police to hold the Officer on Board program, in which a train equipped with track cameras carried new police recruits between Montreal and Quebec City, giving them a direct view of the kinds of situations locomotive engineers deal with and sensitizing these future police officers to rail safety issues. Through the Operation Lifesaver program, VIA's locomotive engineers and managers visited communities across the country, providing information to a wide variety of public interest groups, educational institutions and organizations concerning railway safety.

## SECURING THE TRANSPORTATION SYSTEM

As tragic events in recent years have shown, transportation systems have been targets for terrorist activity in other parts of the world. While no incidents have taken place in Canada, public concern about transportation security remained high during 2005.

In working and coordinating with various law enforcement agencies, VIA has implemented a wide range of new and enhanced security measures since 2001. These include measures to tighten security at train stations, such as the use of closed-circuit television surveillance, more controlled access, and the use of police and canine patrols. Employee security training and awareness received particular emphasis in 2005, with information campaigns, posters and other tools reminding all employees to remain vigilant.

VIA's Keep an Eye Open program provides front line staff with techniques for identifying security risks, while the RCMP's Jetway program, used at Canadian airports, has been adapted with the RCMP's assistance to improve the observation skills and awareness of VIA employees.

VIA introduced regular security announcements warning passengers at stations not to leave baggage unattended, and to alert VIA staff if they should notice unattended baggage. In addition, a baggage inspection program has been implemented at all staffed passenger rail stations, and passengers are informed that their baggage may be inspected at any time.

To further enhance VIA's state of preparedness, a Security Management System review was undertaken in late 2005. Potential improvements were identified and are currently being developed and implemented, including a new Corporate Security Policy.

VIA's security program as a whole will be defined by its Corporate Security Plan. This Plan encompasses the new Corporate Security Policy and identifies the actions, rules and procedures employees need to follow to protect the Corporation and its customers. The Corporate Security Plan is under development. In 2006, VIA will integrate its Security Plan into the Emergency Measures Organization, to ensure that appropriate systems and procedures are in place to respond quickly to security incidents. The Security Plan will then be integrated into the Safety Management System, giving the Corporation a single, consistent framework for maintaining passenger rail safety and security.

VIA also developed and tested a new Business Continuity Plan in 2005, which will ensure that a potential disruption to the rail network and passenger services can be minimized in the event of a security or other disruptive incident.

Ongoing review of all security measures at VIA is carried out by the Strategic Security Planning Committee. Co-chaired by the President and the Chief Operating Officer, with representatives from all departments and all parts of the passenger rail network, the Committee monitors security issues, identifies opportunities to improve security, and works with partners in the transportation industry, law enforcement and intelligence authorities, and government departments.

VIA's president participated in a number of panels, convened by the Minister of Transport and including industry experts, to discuss security measures implemented by each service operator and the need for integrated, industry-wide collaboration in maintaining the security of transportation. Collaboration is particularly important to VIA, since most of its infrastructure, and many station facilities, are shared with others. Following a risk assessment of VIA security by counter-terrorism experts, VIA is discussing shared security issues with CN, GO Transit, Toronto Terminal Railways, and others.



# People

We will work together to create an environment that promotes a passionate commitment to realizing our vision and to VIA's business success.

The success of passenger rail is based on VIA's ability to provide customers with something more than transportation: a travel *experience* that sets rail apart. Every key goal for the Corporation – revenue growth, enhanced train services, improved cost-recovery, and continued progress towards financial self-sufficiency – depends on this ability. And that ability depends on creativity, innovation, and *caring* – the fundamental human talents that people bring to the job.

This is evident in VIA's success in 2005. Virtually every service improvement discussed in this annual report is the direct result of suggestions contributed by VIA employees.

In the future, efforts to engage, recognize, value and reward talent will become more critical than ever before. Throughout 2005, VIA took concrete steps to make these efforts a meaningful part of its business strategy, and an integral part of day-to-day business practices.



## VALUING EMPLOYEE OPINIONS

A major step was the development of the *Moving Forward* plan itself. An unprecedented number of employees had the opportunity to influence the framework that will guide the Corporation into the future. When VIA's executives and senior management met with employees in 2005, the dedication of VIA's people was very clear. They are committed to excellence in passenger rail, to performing their jobs well, to improving rail services, and to the success of the Corporation. That commitment is reflected in the Strategic Plan.

The Corporation's effort to engage and listen to employees is also evident in the results of employee opinion surveys. For example, the 2005 survey showed that internal communications, especially between senior management and staff, had improved significantly. This reflects VIA's on-going efforts to discuss the Corporation's vision, mission and values, to keep employees informed about business challenges, and to provide better feedback on both individual and corporate performance.

Regular employee opinion surveys have proven to be a valuable tool to help create an environment where people feel empowered to influence the success of the Corporation. For example, the VIA uniform was fine-tuned in 2005 in direct response to employee feedback. New and modified garments and a more efficient allotment system are being implemented in 2006.

Departmental managers met with their staff to discuss the 2005 employee survey results, and each department developed action plans based on the feedback provided.

## MANAGING VIA'S TALENT

VIA is transforming the role of people management within the organization to ensure a more strategic focus on developing the talent of VIA's people, and aligning that talent with the strategic goals of the Corporation.

The goal of this transformation is twofold. The first is to ensure that VIA has the people with the right knowledge, skills and experience to sustain the long-term success of the Corporation. VIA's involvement in an executive development program at McGill University attests to this commitment. Strategic talents are identified to participate in the Advanced Leadership Program, where as a group they make

concentrated progress on a complex issue identified as essential for the organization. VIA's customer focus philosophy was developed and implemented out of the enriched international working environment offered by this program.

The second major goal is to further strengthen VIA's human resources. Its people are the foundation for VIA's competitive advantage in the marketplace. The processes of hiring, training, promoting and rewarding talent are all being more precisely managed to create an organization where every individual can succeed by directing their creativity and innovation towards the success of passenger rail.

This realignment of people management is a long-term undertaking, and VIA made substantial progress in 2005. A range of new e-Learning tools have been developed, giving employees convenient access to well-designed learning modules, focusing on skills that are linked to corporate objectives. VIA also began to identify and define corporate competencies that are essential to the Corporation's business strategy. These will provide the basis for future training and career development programs, hiring practices, and succession planning.

VIA has developed and reviewed a comprehensive succession plan which identifies key talent gaps the Corporation will face in the future, as more employees approach retirement. Development plans are being prepared for individuals within the company to fill these gaps, and priorities established for bringing new talent into the organization.

## REWARDING PERFORMANCE

VIA has realigned total compensation programs for management personnel to ensure that it is both competitive with industry standards and effective in achieving corporate objectives. Cash compensation programs are closely linked to performance, and a flexible benefits plan will be introduced in 2006 in order to better meet the needs of VIA's new and current workforce.

The performance management system, used by managers to set annual objectives, to measure progress and to reward performance, has also been refocused to ensure that individual and departmental objectives are always clearly aligned with the strategic goals of the Corporation. The performance management system will include a process for self-assessment against corporate competencies in 2006, to support the strategic development of VIA's talent.



# Service

We will consistently provide our customers with excellent travel experiences that exceed their expectations.

Customer service is at the very heart of passenger rail, and it is the heart of the *Moving Forward* plan. VIA's consistent success in the marketplace is the direct result of a commitment to continually refine passenger rail services to enhance the customer's experience, and to deliver that service efficiently, with care and attention to the needs of each customer.

Passenger services are developed and delivered by VIA's regional, cross-functional service teams in Western, Central and Eastern Canada. These teams work closely with the customers, businesses and communities they serve to ensure that VIA's operations reflect and respond to the unique needs of regions across the country.

As a federal institution, VIA plays an important role in promoting Canada's linguistic duality. VIA demonstrates daily its commitment to offer clients quality services, including in their preferred official language.

Regional service teams, and all VIA employees, have made service excellence a key focus of VIA's business strategy, and earned exceptionally high ratings from customers in 2005. In fact, 97 per cent of customers said that VIA met or exceeded their expectations during the year – 57 per cent said VIA met their expectations and, for the second consecutive year, 40 per cent said that VIA exceeded them.

## IMPROVING SERVICE DELIVERY

A number of initiatives helped to strengthen VIA's focus on the customer and improve service delivery. Managers increased their on-board presence by riding the trains more frequently, and all employees were given the opportunity to experience VIA service themselves in order to gain a better understanding of the customer's perspective. A new monthly "Customer Focus" newsletter provides all employees with real life examples of service excellence and underscores the impact of good customer service on VIA's performance.

VIA has increased its emphasis on "soft skills" in serving customers. Department, communication, interpersonal skills, planning and organization are essential in shaping a positive travel experience for travellers. These are now more clearly identified and measured in employee performance reviews.

Self-service options for making travel arrangements and purchasing tickets continue to be very popular. In the last two years web sales have almost doubled, reaching \$68 million in 2005 and amounting to 27 per cent of VIA's sales revenues. VIA has begun a comprehensive review of its web site and online reservation systems to make the process even easier for customers. VIA is also reviewing the placement of its self-service ticketing kiosks in key locations throughout the Quebec City-Windsor corridor, to ensure that customers have the best possible access to this service.

## REFINING WESTERN SERVICES

VIA's Western transcontinental train, the *Canadian*, celebrated 50 years of service in 2005. In addition to providing basic, year-round transportation between Toronto and Vancouver, the *Canadian* supports Canada's tourism industry by attracting high-yield travellers with its world-renowned *Silver & Blue*<sup>™</sup> class service.

In 2005, the Western Services carried out a complete review of *Silver & Blue* to identify ways to update, refine and improve the experience of customers. They identified 25 specific ways to enhance service, and implemented eight of these during the year, including adjustments to staff training, telephone confirmations of bookings and signage enhancements. Additional improvements will be introduced at the start of the 2006 summer peak season.



## IMPROVED SCHEDULES IN THE CORRIDOR

VIA's Corridor-East and Southwestern Ontario Service Teams carried out extensive consultations with customers, communities and major employers to find the best way to fine-tune train departure and arrival times in the Quebec City-Windsor corridor.

For example, in the Corridor-East, morning trains between Montreal and Quebec City now depart earlier to accommodate customers travelling to attend business meetings, and some Montreal-Ottawa trains have been extended to Ottawa's suburban Fallowfield station, eliminating the need for many customers to travel into the city centre.

In Southwestern Ontario, both the morning and evening trains from Sarnia to Toronto now leave slightly later, providing better connections with trains at both London and Toronto. The late evening Toronto-Kitchener train now provides through-service to London. Based on numerous requests from students, VIA also launched an additional train, on Friday nights, from London to Toronto via Brantford.

## SERVING MARITIME TRANSPORTATION AND TOURISM

In response to regional transportation and tourism partners' demand for high-quality services in Eastern Canada, VIA launched an enhanced seasonal product on the *Ocean*, which runs between Montreal and Halifax. The new *Easterly* class service was developed in consultation with customers, staff, local governments and the tourism industry throughout the region.

This authentic, interactive rail tour offers a complete *Maritime learning experience*, with customers participating in a variety of on-board activities. Entertainment and educational content is tied to regional culture, history and geography, and the dining experience reinforces the cultural connection, with regionally-inspired cuisine and animated personal service. Inclusive meals and themed cars add further value to this enhanced first-class experience.

Response to the new *Easterly* class after the first year of operation was extremely positive. Customer satisfaction ratings on this route improved significantly, reaching 8.4 out of 10, with the dining experience and the learning component receiving even higher marks. Interest in this product remained high throughout its first season, and an increase in traffic is expected in the year ahead.

In 2005, the new *Easterly* operated from June through October; in 2006, it will be available from May through October, with further enhancements under development.

After an initial adjustment period, customer reaction to the Renaissance cars on the *Ocean* has been positive. In response to customer feedback, a number of modifications are underway to improve heating systems, to provide more flexible seating arrangements in the coach cars, and to add additional luggage racks for customer use.

VIA's Eastern Service Team has been meeting with local associations to enhance the value of rail passenger service to the region. One initiative, spearheaded by Halifax and Moncton front-line employees, was a Remembrance Day train in November. Launched by an honour guard and greeted en route by crowds of well-wishers, the service brought veterans and their families from Halifax to Ottawa to take part in *Year of the Veteran* Remembrance Day ceremonies in the nation's capital.

## ON-TIME PERFORMANCE

On-time performance – VIA’s ability to get customers to their destination at the scheduled time – is one of the most critical factors affecting customer satisfaction. In 2005, VIA raised on-time performance to 81 per cent, 11 percentage points higher than in 2004.

This follows a number of years in which performance was declining, due largely but not exclusively to the challenges of mixed passenger/freight operations on existing tracks. CN owns most of the track and infrastructure used by VIA’s passenger trains. In recent years freight traffic has increased, and freight trains have grown longer. Both developments impact VIA’s operations, limiting capacity for higher-speed passenger service and causing frequent delays for passenger trains.

VIA and CN executives maintain ongoing discussions to identify opportunities for improving on-time performance. The improvements achieved in 2005 are the result of joint efforts at various levels of both organizations. Train delays are tracked daily and reviewed every morning to identify the cause of delays. In some cases, VIA is able to solve the problem on its own. In other cases, delay issues are raised in weekly meetings with CN managers to identify causes and find solutions.

In 2005, VIA re-opened its Toronto Maintenance Centre service shop, which had been closed in 1997. This has improved equipment cycling efficiency for trains in the Corridor and will provide better support for on-time performance issues related to equipment maintenance.

While these efforts brought improvement, infrastructure challenges and limitations will need to be addressed to provide lasting solutions and to increase capacity and speed for passenger services in the future.



# Growth

We will seize opportunities to offer innovative products and services in all markets that we serve.

VIA is recapturing the momentum for growth in passenger rail achieved in the decade before 2003. Record increases in both ridership and passenger revenues were achieved in 2005.

Much of this success is due to the customer focus framed by the *Moving Forward* plan. Improved on-time performance alone has helped recapture customers who were frustrated with delays in the past. Service improvements, such as more responsive frequencies and schedules, have made rail travel a more attractive option for new customers. As just one example, the reorganization of departures on Toronto-Sarnia trains has increased ridership by six per cent, while revenue on this service has grown by 13 per cent.

In addition, VIA has focused on capturing new markets and customers through effective marketing and pricing strategies, marketing partnerships, and innovative products that distinguish passenger rail in the marketplace.



## MORE FLEXIBLE FARE STRUCTURE

VIA introduced Flexi Fares to provide customers with a more flexible fare structure, to increase choices for customers, and to eliminate complex restrictions on booking discount fares. This new pricing structure is simpler to understand, resembles that offered by other passenger services, and responds to the growing trend among customers to book seats closer to their desired departure date.

In order to make rail travel more accessible to seniors, VIA offers the Seniors' Companion Fare during the shoulder and off-peak season on Western and Eastern services, whereby seniors can take advantage of the standard seniors' discount and get a free companion ticket in *Comfort* class. The Kids Travel Free program provides an attractive option for family travel. And in September, VIA introduced gift cards in fixed denominations of \$25, \$50 and \$100, as well as a flexible value gift card that is reloadable, encouraging reuse.

## STRATEGIC PARTNERSHIPS

Strategic marketing and promotional partnerships with other service providers have been effective tools for increasing VIA's attractiveness and availability to new customers.

For example, the AIR MILES® Rewards Program now encourages its members to exchange their reward miles for VIA gift cards, which can be redeemed for rail travel. This program was launched in September 2005, and sales in the first four months exceeded expectations. Similar partnership opportunities are being explored with other programs and organizations. VIA's agreement with Expedia Canada, allowing customers to make hotel and rental car reservations directly from VIA's web site, continues to generate steadily increasing commission revenues for the Corporation.

Intermodal partnerships are another opportunity to attract new customers. VIA has partnered with WestJet to offer a seamless rail/air travel experience, and has integrated rail operations with bus services at its Halifax and Miramichi stations. The Corporation is currently exploring options with the City of Guelph to establish an inter-regional transportation centre at the Guelph passenger station.

## NEW PRODUCTS AND SERVICES

In 2005, VIA completed a very encouraging pilot project offering Wi-Fi capabilities, or wireless Internet access, to *VIA 1* customers in the Quebec City-Windsor corridor. This kind of service enhancement attracts business customers who appreciate the opportunity to make productive use of their travel time, playing to the unique strengths of passenger rail in the marketplace. The project was a resounding success, and in 2006 Wi-Fi service will be expanded and offered on all trains and in select stations in the Corridor.

VIA offered customers the use of the *Glenfraser* lounge car on selected departures to Niagara Falls in 2005, and feedback on the experiment was enthusiastic. The Corporation is evaluating the potential revenue benefits of providing lounge car service on these trains, and between Montreal and Toronto, on a seasonal basis.

VIA is also exploring opportunities to increase ridership by re-deploying fleet capacity to key growth markets. For example, in 2005 VIA discontinued the seasonal *Bras d'Or*<sup>™</sup> tour service in Nova Scotia, which had been unable to recover from declining tourism since 2003, and also discontinued its overnight service between Montreal and Toronto. At the same time, VIA introduced a 13-week additional frequency for the Niagara Falls-Toronto service, and the service will be available for a 20-week period in 2006. VIA is now considering options for adding weekly, seasonal or special theme trains in other markets.



# Entrepreneurship

We will become increasingly self-sufficient  
by continually improving productivity  
and increasing the revenue/cost ratio on  
all train services.

Cost-recovery for passenger rail operations has improved dramatically – by more than 120 per cent – over the past 15 years. While results in 2003 and 2004 were less than satisfactory, cost-recovery rose back to 2002 levels in 2005. Revenue growth was a key component in this success, and efforts to increase productivity and develop new, cost-effective business partnerships have also played an essential role.

## PRODUCTIVITY INITIATIVES

Employees at VIA have demonstrated their commitment to controlling costs, and recognize the importance of increasing the financial self-sufficiency of passenger rail operations. This goal has been newly incorporated into VIA's performance management and incentive programs, which are designed to encourage and reward good revenue performance and effective cost controls.

Technology has been an important tool for increasing productivity. Automated and online services have proven to be the most cost-effective way to manage reservations, and to provide customers with travel information. Self-service ticketing kiosks in the Quebec City-Windsor corridor, and customer self-service through VIA's web site, contributed significantly to reduced costs in 2005.

VIA is undertaking a comprehensive review and redesign process for its web site, to make it more convenient and efficient for customers to locate information and make travel reservations. And online booking tools are being developed to enable major corporate customers to administer their travel programs directly with VIA.

VIA also introduced automated billing and settlement for IATA-affiliated travel agencies, which has encouraged large numbers of agents to move their bookings online. More and more travel agencies are using the VIA Agency Web Portal to book train trips for their clients – sales through this portal increased from \$2.8 million in 2004 to \$9 million in 2005.

Technology is also helping to increase productivity at VIA's Telephone Sales Offices. An automated call monitoring and reporting system allows managers to measure agent performance against clearly defined objectives, analyze performance statistics, and devote more time for personal coaching and training of staff. A workforce management system has improved demand forecasting and performance management, and allowed for optimal, cost-effective staff scheduling.



Following improved telephone sales systems and online services, VIA closed its Toronto Telephone Sales Office in 2005. This has resulted in cost-savings, while consolidated operations in the Montreal and Moncton facilities will ensure continued, high-quality service.

## PRODUCTIVE PARTNERSHIPS

Partnerships are an effective way to develop new or enhanced service for customers, while minimizing VIA's direct costs and associated business risks.

On-board wireless Internet access is a prime example. Wi-Fi service in *VIA 1* class is provided by Parsons Transportation Group, one of the world's largest engineering firms with transportation and communications expertise. Parsons recognized the potential for growth in this area and made a long-term commitment, assuming the risks and costs of providing the network and equipping VIA's trains with the technology. In return, the firm benefits through fees-for-use paid by the passenger. At the same time, VIA attracts and retains more customers, particularly business travellers, by offering them a popular service that adds considerable value to their travel time.

On selected train departures from Toronto to Niagara Falls, on-board activities, wine sampling and cheese tasting were offered to customers free of charge and at no cost to VIA. These activities were organized by partners to promote their own products and services, while enhancing the travel experience for VIA's customers.

Partnerships with tour operators, tourism agencies and associations remain an important means for VIA to help develop Canada's tourism industry, while sharing the development and marketing costs of reaching tourists overseas. For example, the Canadian tour operator Brewster provides VIA with marketing services in China, one of the biggest emerging markets for travel to Canada. VIA benefits from Brewster's international expertise, while gaining access to a key market at a reasonable cost.



# Environment

We will actively structure our operations to meet the needs of our customers in an environmentally sustainable and responsible manner, while contributing to Canada's commitment to the Kyoto accord.

VIA is a transportation leader in environmental performance, and environmental goals have been integrated into VIA's business for a number of years. These goals continue to be a priority in the Corporation's *Moving Forward* plan. VIA's Environmental Policy, supported by the Environmental Management System, is ingrained in the company's day-to-day business practices.

Passenger rail is already recognized as one of the most environmentally sustainable modes of public transportation available today. VIA believes that there is enormous potential for enhancing rail's contribution to environmental protection in Canada, by continually improving current operations and by expanding rail services as an environmentally responsible travel choice for Canadians.

## REDUCING GREENHOUSE GAS EMISSIONS

Greenhouse gas (GHG) emissions are a primary cause of global warming, and transportation is one of the major sources of these emissions. Since 1990, VIA has succeeded in reducing fuel consumption by 25 per cent per passenger-kilometre, thereby reducing GHG emissions by 13 per cent. This reduction is more than double Canada's commitment to the Kyoto target of six per cent by 2008-2012, using 1990 as a base year.

Significant reductions were achieved by modernizing VIA's transcontinental equipment in the 1990s, and through the purchase of 21 new cleaner-running locomotives in 2001. At the same time, VIA has continually worked to manage the entire fleet more efficiently, and increase its productivity. For example, while fuel consumption is down significantly, VIA has increased passenger-miles per train – quite literally, doing more with less.

Current emission reduction strategies focus on improving both the equipment and technology VIA uses, and VIA's efficiency in operating that equipment.

In 2005, VIA began work on a prototype for rebuilding the engines of its older F-40 General Motors locomotives in order to meet the highest North American environmental standards for rebuilt engines. Separate generators for on-board amenities will be installed to allow the main engine to operate more efficiently, and an electric engine heating system will be installed to allow engines to be shut down even in the coldest winter temperatures, where ground-based electric power is available. An automatic start-stop system will allow engines to shut down year-round where no trackside power is available, by automatically restarting when the engine temperature gets too low.

These new systems will reduce the time engines spend idling at stations, and allow for more energy efficient heating during layovers. VIA is also working with General Electric to equip the newer General Electric P-42 locomotives with the layover heating and start-stop systems.

VIA is planning to overhaul the electrical systems in our older LRC cars by converting to more efficient and longer-lasting LED lighting where possible, using new high-efficiency motors to operate doors and other systems, and installing new microprocessor controls for heating and cooling systems. Curtains will also be installed in all cars to reduce the need for air-conditioning in the summer.

## GREEN BUSINESS PRACTICES

While train emissions are a major focus of VIA's environmental efforts, the Corporation is committed to operating all aspects of its business in an environmentally responsible manner, introducing reduce, reuse and recycling strategies throughout its operation. An on-board recycling program has been fully implemented on all trains in Western Canada and the Corridor, and will soon be implemented on Eastern services. In December 2005, VIA received the Environmental Protection Award from the Railway Association of Canada for a new component of this recycling program, VIA's textile recovery and recycling initiative. Under this initiative, VIA recovers old uniforms and damaged linen from its operations and donates these for reuse to charitable organizations.

The Corporation is also increasing its emphasis on purchasing environmentally friendly products and services when dealing with suppliers, and is currently working with suppliers to reduce waste generation from materials such as packaging. As an example, VIA's Annual Report and national timetables are printed on paper produced in an environmentally responsible manner.

VIA employees formed three new Green Teams in 2005, bringing the total to 10. Through voluntary participation in these Teams, employees develop environmental initiatives in their own workplaces and communities, while helping to educate Canadians about the environmental consequences of transportation and the advantages of rail. They are making a difference in the most direct way possible – through individual action.



VIA's Green Teams organized a wide range of activities in 2005, including Earth Day celebrations across the country, and VIA's participation in Car Free Day in Montreal. Employees were also invited to take part in Transport Canada's "One Tonne Challenge," which encouraged Canadians to reduce emissions generated by their personal activities by one tonne in 2005.

## INCREASING AWARENESS AND CHOICE

VIA's most important contribution to environmental protection in Canada is to provide Canadians with an efficient and environmentally responsible choice in transportation.

A full 50 per cent of personal greenhouse gas emissions in Canada come from the use of private cars, and passenger rail is a mode of transportation with the capacity to divert significant travel away from cars. The potential to reduce total transportation emissions by increasing the use of passenger rail further in the future is significant. This depends on VIA's ability to provide faster, more frequent rail service, to make rail travel more convenient for people to use. And to a large extent, this requires new investment in equipment and infrastructure – equipment that can run faster, and infrastructure that can handle both higher speeds and more trains safely.

VIA is exploring investment options which would allow modest but significant improvements. The Corporation has prepared a medium-term investment plan for the Government's consideration, which could allow VIA to divert scores of car trips to passenger rail – considerably reducing annual overall transportation GHG emissions.

# Corporate Governance

Following a year of transition in VIA's leadership, the Government of Canada appointed Mr. Paul Côté as President and Chief Executive Officer of the Corporation on February 1, 2005. The Government also filled many of the existing vacancies on VIA's Board of Directors, appointing nine new members to the Board in 2005. The Government has not yet named a new Chairman of the Board.

The Corporation and its Board of Directors are committed to principles of good governance within the framework of the governance program introduced in 2003 and fully implemented in 2004. Training and orientation for the new Board members began in 2005, focusing on their roles and responsibilities in directing a Crown Corporation. Additional orientation sessions will take place in 2006.

## CODE OF CONDUCT

VIA implemented a clear Code of Conduct for all of its employees in 2005, in anticipation of federal legislation.

This Code of Conduct supports the Corporation's core values and confirms VIA's dedication to maintaining a work environment that fosters respect and integrity. It is a formal statement of VIA's values and business practices, and a promise to serve Canadians with the highest standards in ethical behaviour and customer service. All management and unionized employees are required to complete a training course related to the new Code.

VIA has also retained the services of an independent, third-party Compliance Officer, ensuring that VIA employees are free to raise concerns about VIA operations with the assurance that those concerns will be recognized and resolved fairly.

# Management Discussion and Analysis

This discussion and analysis presents data and comments on the Corporation's financial position and results of operations for the year 2005. It should be read in conjunction with the Financial Statements, which follow.

## OVERVIEW OF FINANCIAL RESULTS

VIA delivered exceptional financial results in 2005, continuing and surpassing its strong financial performance in 2004. Despite the pressures of turbulent travel markets and rising operating costs, the Corporation considerably reduced its net operating deficit, both as compared to budget and to 2004.

This exceptional performance reflects a significant increase in passenger revenues, and revenue from a one-time recognition of capital gains in VIA's Asset Renewal Fund investment portfolio. Total revenues in 2005 hit an all-time high of \$289.8 million. This is \$26.3 million (or 10 per cent) higher than budget and \$31 million (or 12 per cent) higher than 2004.

Higher revenues more than offset higher than expected operating expenses, enabling the Corporation to end its financial year with an operating deficit of \$175.9 million. This represents a substantial reduction of \$14.9 million (or eight per cent) compared to budget and \$9.2 million (or five per cent) compared to 2004.

Annual operating funding for passenger rail from the federal government has been frozen at \$169 million since 1999. The Corporation must use its internal resources (the Asset Renewal Fund) to make up the difference between government funding available and the actual funding required. Due to the excellent financial results, VIA was able to reduce its 2005 funding shortfall, and therefore the amount of funding required from the Asset Renewal Fund, to \$6.9 million. This is \$14.9 million (or 68 per cent) better than anticipated.

## REVENUE AND RIDERSHIP

Both revenue and ridership exceeded budget targets in 2005. This growth is particularly significant given the uneven performance of the Canadian travel market as a whole, with some key international markets experiencing no growth during the year.

Following the JetsGo bankruptcy in March, VIA benefited from a surge in domestic market demand, including a high percentage of new rail users. Flexi Fares, introduced earlier in January, helped VIA to retain these new customers by offering simplified, more flexible purchase options. Flexi Fares also produced higher yields compared to 2004 and improved usage of capacity.

A fare adjustment introduced at mid-year, largely to offset higher energy costs, had no negative effect on demand, as airlines had already increased fares.

Overall, revenue per passenger-mile increased to 28.6 cents, over two per cent higher than 2004. Passenger revenues increased \$15 million over 2004, exceeding budget targets by over six per cent. Passenger-miles, at 888 million, grew over four per cent as a result of strong Corridor ridership and recovery of long-distance travel markets in Eastern and Western Canada. Ridership reached 4.1 million passenger trips in 2005, a record for the current passenger rail network.

While facing revenue challenges in the first part of the year, VIA met and exceeded targets as of mid-year. Beginning in September, passenger revenue growth accelerated significantly. Between September and December, passenger revenues increased by over nine per cent and passenger ridership grew by approximately six per cent as compared to 2004. *Comfort* class experienced both strong revenue and ridership growth in 2005. *VIA 1* and sleeper classes recorded revenue growth, but only minimal ridership increases.

## OPERATING COSTS

Total operating costs in 2005 were influenced by a number of one-time and recurring factors, which caused expenses to exceed budget by \$11.5 million, or three per cent. Compared to 2004, total operating expenses increased by five per cent.

Rising fuel prices were a major source of increased costs. However, the negative effects on VIA's financial results were attenuated somewhat in 2005 by the use of fare adjustments and hedging techniques, which sheltered the Corporation from the full impact of increases in the price of oil.

Changing financial conditions affecting the pension plan for VIA's unionized employees also influenced operating costs, and will continue to do so in the years to come. As required by the *Income Tax Act*, the Corporation did not contribute to the unionized plan for a number of years. VIA resumed contributions in 2005 as a result of the deteriorating financial position of the plan. These unplanned contributions started during the second half of the year and totalled \$5 million.

In addition, accident costs and provisions for third party claims jumped in 2005, exceeding budget by \$4 million.

The overall increase in operating costs masks the impact of the Corporation's stringent control of costs. Despite rising fuel prices and cost increases associated with poor on-time performance on the Western and Eastern long-haul services, costs for train operations – including fuel, maintenance material, and station and property expenses – were below budget for 2005, but nearly \$10 million more than last year. Marketing and sales expenses, as well as on-train product costs, were up versus last year and higher than budget, but this is due to higher passenger volumes and revenues.



## CAPITAL EXPENDITURES

At the present time, the government has approved no new capital funding for passenger rail. VIA is thus obliged to use the internal Asset Renewal Fund not only to satisfy its capital requirements but to cover operating funding shortfalls as well.

VIA originally planned to spend \$32.4 million on capital expenditures in 2005, funded almost entirely through the Asset Renewal Fund. Actual spending for 2005, however, totalled only \$21.2 million, which is \$11.2 million less than planned.

This under-spending is in part a reflection of VIA's prudent management of its scarce capital resources. The continued absence of an expected government decision to approve new capital funding for 2006 left VIA at risk of having no capital funding in that year. Therefore, VIA decided to revise its 2005 capital spending plans so as to reallocate some of its remaining Asset Renewal Funds to 2006 to provide for a minimal level of capital investment in that year. This involved the cancellation of planned projects to permit the transfer of \$5 million dollars of capital funding from 2005 to 2006.

## ON-TIME PERFORMANCE

VIA achieved a substantial improvement in on-time performance for the first time in the last four years. Overall on-time performance reached 81 per cent for 2005, an 11 percentage point improvement over 2004. This is one of the best gains in VIA's history. Most notable were improvements achieved over the Christmas period and during the difficult winter months.

VIA tracks delay minutes and distinguishes between those caused by its own operations and those attributable to infrastructure owners or other third parties. As such, VIA addressed critical problems in areas under the Corporation's direct control, such as equipment maintenance and passenger handling. Equipment maintenance delays for the Quebec City-Windsor corridor decreased 18 per cent compared to 2004, and passengers experienced fewer service disruptions related to mechanical failures. Another factor contributing to improved performance was the efforts of the Customer Service department, which achieved a 31 per cent reduction of non-mechanical delay minutes compared to 2004.

The Western transcontinental service suffered a significant rise in CN-related delays for a second consecutive year. Delay minutes increased by 38 per cent over 2004, resulting from a combination of increased freight congestion and derailments. Some delays resulting from track congestion are due to a major undertaking by CN to increase the capacity of its sidings, which will continue into 2006. VIA is working closely with CN to minimize delays resulting from such work projects, which will ultimately improve on-time performance.

The Eastern transcontinental service faced challenges of its own. On-time performance fell eight percentage points from 2004. Shortline railway delays more than doubled during 2005 as result of a need for reduced speed.

## OUTLOOK FOR 2006

VIA is confident that it will sustain and further improve a high level of performance for passenger rail in 2006. The Conference Board of Canada predicts that travel in Canada will grow by 2.6 per cent, roughly in line with industry growth during 2005. VIA expects to match or exceed this rate of growth, by continuing to focus on customer service and the key goals set out in the *Moving Forward* plan.

With the prospect of continued increases in basic operating expenses, VIA will maintain rigorous cost controls, explore new opportunities to improve productivity, and capitalize on new market opportunities. Efforts to enhance web-based marketing and sales options and other technologies will respond to growing demand from customers, while further reducing distribution costs. Efforts to increase ridership will focus on fine tuning existing services, managing capacity in off-peak periods, and exploring opportunities to re-deploy fleet capacity in markets that show long-term growth potential.

While VIA enters 2006 with confidence, the Corporation remains very concerned about the financial stability of Canada's passenger rail service, and prospects for maintaining a quality service in the longer-term. While operating costs are rising substantially, operating funding for the service remains frozen at 1999 levels, creating a significant funding shortfall. VIA has managed to cover this shortfall by using funds intended for capital investment, but those funds will be exhausted by the end of 2006.

Capital investment, in turn, has been postponed, pending decisions from the federal government with respect to the future role of passenger rail in national transportation. Indefinite delays in critical investment will affect the performance of passenger rail, and ultimately its viability as a service to Canadians.

VIA will make every effort to continue improving the on-time performance of passenger rail, which depends largely on the infrastructure owned by freight railways. Cooperation between VIA and CN to address capacity issues has achieved excellent results, and will continue. However, it is clear that long-term solutions with respect to infrastructure will require investment to increase capacity, and to improve infrastructure owned by shortline operators.

VIA will continue to work closely with the Government of Canada to explore a long-term vision for the future of passenger rail, and options for investing in that future. The Corporation is confident that, with a clear vision in place, passenger rail will continue to be a relevant and cost-effective transportation service for Canadians.

# Financial Statements

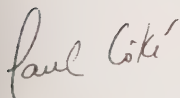
# Management's Responsibility Statement

YEAR ENDED DECEMBER 31, 2005

Management of the Corporation is responsible for the preparation and integrity of the financial statements contained in the Annual Report. These statements have been prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting principles and necessarily include certain amounts that are based on management's best estimates and judgement. Financial information contained throughout the Annual Report is consistent with that in the financial statements. Management considers that the statements present fairly the financial position of the Corporation, the results of its operations and its cash flows.

To fulfill its responsibility, the Corporation maintains systems of internal controls, policies and procedures to ensure the reliability of financial information and the safeguarding of assets. The internal control systems are subject to periodic reviews by Samson Bélair/Deloitte & Touche, general partnership, as internal auditors. The external auditors, the Auditor General of Canada and Ernst & Young LLP, have audited the Corporation's financial statements for the year ended December 31, 2005, and their report indicates the scope of their audit and their opinion on the financial statements.

The Audit and Risk Committee of the Board of Directors, consisting primarily of independent Directors, meets periodically with the internal and external auditors and with management, to review the scope of their audits and to assess reports on audit work performed. The financial statements have been reviewed and approved by the Board of Directors on the recommendation of the Audit and Risk Committee.



**Paul Côté**

President and Chief Executive Officer



**J. R. Paquette**

Chief Financial Officer

Montreal, Canada  
February 8, 2006



# Auditors' Report

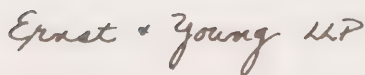
## TO THE MINISTER OF TRANSPORT, INFRASTRUCTURE AND COMMUNITIES

We have audited the balance sheet of VIA Rail Canada Inc. as at December 31, 2005, and the statements of operations and retained earnings and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Corporation's management. Our responsibility is to express an opinion on these financial statements based on our audit.

We conducted our audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that we plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

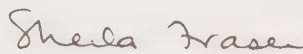
In our opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Corporation as at December 31, 2005, and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. As required by the *Financial Administration Act*, we report that, in our opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in our opinion, the transactions of the Corporation that have come to our notice during our audit of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and regulations, the *Canada Business Corporations Act* and articles and the by-laws of the Corporation.



**Ernst & Young LLP**  
Chartered Accountants

Montreal, Canada  
February 8, 2006



**Sheila Fraser, FCA**  
Auditor General of Canada

# Balance Sheet

AS AT DECEMBER 31

(IN THOUSANDS)

	2005	2004
<b>Current assets</b>		
Cash and cash equivalents	\$ 2,621	\$ 9,814
Accounts receivable, trade	6,723	5,323
Accounts receivable, other	1,514	2,029
Derivative financial instruments (NOTE 11)	5,678	3,976
Materials	16,105	15,943
Asset renewal fund (NOTE 4)	37,700	-
	<u>70,341</u>	<u>37,085</u>
<b>Long-term assets</b>		
Property, plant and equipment (NOTE 3)	571,012	610,012
Asset renewal fund (NOTE 4)	68,489	110,706
Accrued benefit asset (NOTE 6)	177,245	145,928
Derivative financial instruments (NOTE 11)	6,587	2,921
Other	986	4,752
	<u>824,319</u>	<u>874,319</u>
	<u>\$ 894,660</u>	<u>\$ 911,404</u>
<b>Current liabilities</b>		
Accounts payable and accrued liabilities (NOTES 5 AND 11)	\$ 99,692	\$ 86,682
Deferred revenues	8,988	7,403
Other	-	558
	<u>108,680</u>	<u>94,643</u>
<b>Long-term liabilities</b>		
Accrued benefit liability (NOTE 6)	21,805	19,345
Future corporate taxes (NOTE 7)	35,408	33,832
Deferred investment tax credits	2,639	2,986
Other	568	364
	<u>60,420</u>	<u>56,527</u>
<b>Deferred capital funding (NOTE 8)</b>	<u>578,733</u>	<u>635,666</u>
<b>Shareholder's equity</b>		
Share capital (NOTE 9)	9,300	9,300
Contributed surplus	4,963	4,963
Retained earnings	132,564	110,305
	<u>146,827</u>	<u>124,568</u>
	<u>\$ 894,660</u>	<u>\$ 911,404</u>

COMMITMENTS AND CONTINGENCIES (NOTES 10 AND 15 RESPECTIVELY)

SEE ACCOMPANYING NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

On behalf of the Board,



**James J. Smith, FCA**

Director and Chairman of the Audit and Risk Committee



**Donald Pettit**

Director and Acting Chairman of the Board

# Statement of Operations and Retained Earnings

YEAR ENDED DECEMBER 31

(IN THOUSANDS)

	2005	2004
<b>Revenues</b>		
Passenger	\$ 255,593	\$ 240,620
Investment income	22,017	5,735
Other	12,150	12,358
	<u>289,760</u>	<u>258,713</u>
<b>Expenses</b>		
Compensation and benefits	210,825	195,726
Train operations and fuel (NOTE 11)	97,091	87,560
Stations and property	27,818	27,706
Marketing and sales	27,120	25,254
Maintenance material	23,964	24,382
On-train product costs	17,359	16,618
Operating taxes	11,394	1,557
Employee future benefits (NOTE 6)	(14,043)	(19,263)
Amortization and losses on write-down and disposal of property, plant and equipment	59,599	60,672
Other	31,025	47,014
	<u>492,152</u>	<u>467,226</u>
<b>Operating loss before funding from the Government of Canada and corporate taxes</b>	<b>202,392</b>	<b>208,513</b>
Operating funding from the Government of Canada	169,001	177,444
Amortization of deferred capital funding (NOTE 8)	57,633	59,354
Income before corporate taxes	24,242	28,285
Corporate tax expense (NOTE 7)	1,983	6,621
<b>Net income for the year</b>	<b>22,259</b>	<b>21,664</b>
Retained earnings, beginning of year	110,305	88,641
<b>Retained earnings, end of year</b>	<b>\$ 132,564</b>	<b>\$ 110,305</b>

SEE ACCOMPANYING NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

# Statement of Cash Flows

YEAR ENDED DECEMBER 31

(IN THOUSANDS)	2005	2004
<b>Operating activities</b>		
Net income for the year	\$ 22,259	\$ 21,664
Non-cash items relating to operations:		
Amortization of property, plant and equipment	59,336	59,362
Losses on write-down and disposal of property, plant and equipment	610	1,657
Gain on disposal of asset renewal fund investments	(7,073)	(766)
Amortization of premium and discount on purchase of bonds in the asset renewal fund	187	181
Amortization of investment tax credits	(347)	(347)
Amortization of deferred capital funding	(57,633)	(59,354)
Future corporate taxes	1,576	8,511
Unrealized net gain on derivative financial instruments	(5,827)	(4,919)
Change in non-cash working capital related to operations	13,720	8,434
Change in other long-term assets	3,766	766
Change in accrued benefit asset	(31,317)	(28,646)
Change in accrued benefit liability	2,460	1,643
Change in other long-term liabilities	(67)	(91)
	1,650	8,095
<b>Financing activities</b>		
Capital funding from the Government of Canada	700	20,156
Change in capital funding receivable from the Government of Canada	-	3,710
	700	23,866
<b>Investing activities</b>		
Acquisition of investments in the asset renewal fund	(64,787)	(10,659)
Proceeds from sale and maturity of investments in the asset renewal fund	76,190	5,217
Acquisition of property, plant and equipment	(21,198)	(20,156)
Proceeds from disposal of property, plant and equipment	252	899
	(9,543)	(24,699)
<b>Cash and cash equivalents</b>		
Increase (decrease) during the year	(7,193)	7,262
Balance, beginning of year	9,814	2,552
<b>Balance, end of year</b>	<b>\$ 2,621</b>	<b>\$ 9,814</b>
<b>Represented by:</b>		
Cash and outstanding cheques	\$ 126	\$ (1,544)
Short-term investments, 3.28%, maturing in January 2006 (2004: 2.51%)	2,495	11,358
	<b>\$ 2,621</b>	<b>\$ 9,814</b>

SEE ACCOMPANYING NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

# Notes to the Financial Statements

AS AT DECEMBER 31, 2005

## 1 | AUTHORITY AND OBJECTIVES

VIA Rail Canada Inc. is a Crown corporation named in Part I of Schedule III to the *Financial Administration Act*. It was incorporated in 1977, under the *Canada Business Corporations Act*. The Corporation's vision is to be the Canadian leader in service excellence in passenger transportation with a mission to work together to provide travel experiences that anticipate the needs and exceed the expectations of our customers. The Corporation uses the roadway infrastructure of other railway companies and relies on them to control train operations.

The Corporation is not an agent of Her Majesty and is subject to income taxes.

The Corporation has one operating segment, passenger transportation and related services.

## 2 | ACCOUNTING POLICIES

These financial statements have been prepared by management in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. The significant accounting policies followed by the Corporation are summarized as follows:

### A | FUNDING FROM THE GOVERNMENT OF CANADA

Operating funding, which pertains to services, activities and other undertakings of the Corporation for the management and operation of railway passenger services in Canada, is recorded as a reduction of the operating loss. The amounts are determined on the basis of operating expenses less commercial revenues excluding employee future benefits and non-cash transactions relating to property, plant and equipment and future corporate taxes, and are based on the operating budget approved by the Government of Canada for each year.

Funding for depreciable property, plant and equipment is recorded as deferred capital funding on the Balance Sheet and is amortized on the same basis and over the same periods as the related property, plant and equipment. Upon disposition of the funded depreciable property, plant and equipment, the Corporation recognizes into income all remaining deferred capital funding related to the property, plant and equipment. Funding for non-depreciable property, plant and equipment is recorded as contributed surplus.



## **B | CASH EQUIVALENTS**

Cash equivalents include highly liquid investments purchased three months or less from maturity and are carried at lower of cost or market value.

## **C | ASSET RENEWAL FUND**

Short-term investments are carried at the lower of cost or market value, determined on an aggregate basis.

The other investments in the asset renewal fund are carried at cost. The carrying value of each of these investments is assessed periodically to determine if there has been an other than temporary decline in value. A charge to income is recorded during the period in which such a decline in value is determined.

## **D | REVENUE RECOGNITION**

Revenues earned from passenger transportation are recorded as services are rendered. Amounts received for train travel not yet rendered are included in current liabilities as deferred revenues. Investment income and other revenues which includes third party revenues are recorded as they are earned.

## **E | FOREIGN CURRENCY TRANSLATION**

Accounts in foreign currencies are translated using the temporal method. Under this method, monetary Balance Sheet items are translated at the exchange rates in effect at year-end. Gains and losses resulting from the changes in exchange rates are reflected in the Statement of Operations and Retained Earnings.

Non-monetary Balance Sheet items as well as foreign currency revenues and expenses are translated at the exchange rate in effect on the dates of the related transactions.

## **F | MATERIALS**

Materials, consisting primarily of items used for the maintenance of rolling stock, are valued at the lower of weighted average cost and replacement cost, and at net realizable value for obsolete materials.

## **G | PROPERTY, PLANT AND EQUIPMENT**

Property, plant and equipment acquired from Canadian National Railway and Canadian Pacific Limited at the start of operations in 1978 were recorded at their net transfer values while subsequent acquisitions, including those acquired under capital leases, are recorded at cost.

The costs of refurbishing and rebuilding rolling stock and costs associated with other upgrading of property, plant and equipment are capitalized if they are incurred to improve the service value or extend the useful lives of the property, plant and equipment concerned; otherwise, such costs are expensed as incurred.

Retired property, plant and equipment are written down to their net realizable value.

Amortization of property, plant and equipment is calculated on a straight-line basis at rates sufficient to amortize the cost of property, plant and equipment, less their residual value, over their estimated useful lives, as follows:

---

Rolling stock	12 to 30 years
Maintenance buildings	25 years
Stations and Facilities	20 years
Infrastructure improvements	5 to 40 years
Leasehold improvements	3 to 20 years
Machinery and Equipment	4 to 15 years
Information systems	3 to 7 years
Other property, plant and equipment	3 to 10 years

---

No amortization is provided for projects in progress and retired property, plant and equipment.

## H | CORPORATE TAXES

The Corporation utilizes the liability method of accounting for corporate taxes under which future corporate tax assets and liabilities are recognized for the estimated future tax consequences attributable to differences between the financial statement carrying amount and the tax basis of assets and liabilities. Future corporate tax assets and liabilities are measured using substantively enacted rates that are expected to apply for the year in which those temporary differences are expected to be recovered or settled. The effect on future corporate tax assets and liabilities of a change in tax rates is recognized in earnings in the period that includes the enactment date. Future corporate tax assets are recognized to the extent that realization is considered more likely than not.

## **I | INVESTMENT TAX CREDITS**

Investment tax credits are recognized when qualifying expenditures have been made, provided there is reasonable assurance that the credits will be realized. They are amortized over the estimated useful lives of the related property, plant and equipment. The amortization of deferred investment tax credits is recorded as a reduction of the amortization of property, plant and equipment. These credits are included in other long-term liabilities.

## **J | EMPLOYEE FUTURE BENEFITS**

The Corporation accrues obligations under its employee future benefit plans.

The cost of pension and other employee future benefits earned by employees is actuarially determined using the projected benefit method prorated on services and management's best estimate of expected plan investment performance, salary escalation, retirement ages of employees and expected health care costs.

For the purpose of calculating the expected return on plan assets, those assets are valued at market value.

On January 1, 2000, the Corporation adopted the new accounting standard on employee future benefits using the prospective application method. The Corporation is amortizing the transitional asset on a straight-line basis over 13 to 14 years, which was the average remaining service lives of the active employee groups at the time.

Past service costs are amortized on a straight-line basis over the expected average remaining service lives of the active employee groups which is, in most cases, estimated to be 12 years.

For the pension plans, the excess of the accumulated net actuarial gain or loss over 10 per cent of the greater of the accumulated benefit obligation and the fair value of plan assets is amortized on a straight-line basis over the average remaining service lives of the active employee groups which is, in most cases, estimated to be 12 years.

The Corporation's obligations for worker's compensation benefits are based on known awarded disability and survivor pensions and other potential future awards with respect to accidents that occurred up to the fiscal year-end. The Corporation is self-insured. The actuarial determination of these accrued benefit obligations uses the projected benefit method. This method incorporates management's best estimate of cost escalation as well as demographic and other financial assumptions. Management's best estimate also takes into account the experience and assumptions of provincial workers' compensation boards. The actuarial gains or losses are amortized over a seven year period, the average duration of these obligations.

**K | DERIVATIVE FINANCIAL INSTRUMENTS**

Derivative financial instruments such as Swaps, call options and forward foreign exchange contracts, are utilized by the Corporation in the management of its exposure to changes in fuel prices. The Corporation does not enter into derivative financial instruments for trading or speculative purposes. The Corporation does not currently apply hedge accounting on these derivative financial instruments.

Derivative financial instruments are recognized on the Balance Sheet at inception and removed when they expire or are terminated. On the inception, each derivative is recognized at fair value as either an asset or a liability on the Balance Sheet and changes in fair value are recognized in the train operations and fuel expenses. Derivative financial instruments with a positive fair value are reported as derivative financial instrument assets and derivatives with a negative fair value are reported as part of accounts payable and accrued liabilities or other long-term liabilities.

**L | MEASUREMENT UNCERTAINTY**

The preparation of financial statements in accordance with Canadian generally accepted accounting principles requires management to make estimates and assumptions that affect the reported amounts of assets and liabilities as well as revenues and expenses and the disclosure of contingent assets and liabilities. The most significant estimates involve the recognition of liabilities and other claims against the Corporation, employee future benefits, future corporate taxes as well as the useful life of Property, Plant and Equipment. Actual results could differ from these estimates and such differences could be material.

**M | VIA PRÉFÉRENCE PROGRAM**

The incremental costs of providing travel awards under the Corporation's *VIA Préférence* frequent traveler reward program are accrued as the entitlements to such awards are earned and are included in accounts payable and accrued liabilities.

**N | NON-MONETARY TRANSACTIONS**

Non-monetary transactions are recorded at the estimated fair value of the goods or services received or the estimated fair value of the services given, whichever is more reliably determinable. Revenues from non-monetary transactions are recognized when the related services are rendered. Expenses resulting from non-monetary transactions are recognized during the period when goods or services are provided by third parties.

### 3 | PROPERTY, PLANT AND EQUIPMENT

(IN MILLIONS OF DOLLARS)	2005			2004		
	COST	ACCUMULATED AMORTIZATION	NET	COST	ACCUMULATED AMORTIZATION	NET
Land	5.0	-	5.0	5.0	-	5.0
Rolling stock	746.9	413.4	333.5	738.2	378.1	360.1
Maintenance buildings	181.8	124.6	57.2	179.9	116.3	63.6
Stations and Facilities	44.2	26.6	17.6	44.1	24.4	19.7
Infrastructure improvements	141.4	50.1	91.3	137.0	46.5	90.5
Leasehold improvements	113.0	87.4	25.6	112.8	82.3	30.5
Machinery and Equipment	34.2	28.5	5.7	33.7	27.5	6.2
Information systems	44.1	39.9	4.2	42.6	36.5	6.1
Other property, plant and equipment	20.2	19.3	0.9	20.0	19.1	0.9
	1,330.8	789.8	541.0	1,313.3	730.7	582.6
Projects in progress			28.7			25.3
Retired property, plant and equipment (at net realizable value)			1.3			2.1
			571.0			610.0

Projects in progress as at December 31, 2005, primarily consist of rolling stock for \$23.4 million (2004: \$21.1 million) and improvements to infrastructure and information systems for \$3.1 million (2004: \$3.4 million).



#### 4 | ASSET RENEWAL FUND

The Corporation has been authorized by the Treasury Board of the Government of Canada to segregate proceeds from the sale or lease of surplus assets as well as up to \$5 million of annual funding approved but not expended during the fiscal year to 2006.

The asset renewal fund includes the following investment instruments:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)	2005		2004	
	COST	MARKET VALUE	COST	MARKET VALUE
Government of Canada bonds	18.2	25.0	19.8	26.2
Other Canadian bonds and debentures	16.1	17.6	20.8	22.8
Pooled equity unit trust	58.4	61.7	57.7	67.6
Cash and short-term investments	13.5	13.5	12.4	12.4
	106.2	117.8	110.7	129.0
Expected cash drawdown	37.7		-	
Long-term portion	68.5		110.7	

The Treasury Board has approved an amount of \$66.9 million (2004: \$39.5 million) to fund 2005 and prior years operating deficits as well as certain property, plant and equipment while the balance of the asset renewal fund of \$39.4 million (2004: \$71.2 million) represents the funds that are retained for future investments in property, plant and equipment.

During the year, the Treasury Board approved the use of the Asset Renewal Fund to fund the operating deficit of \$6.9 million and capital expenditures of \$20.5 million.

The Short-term portion of the Asset Renewal Fund presented as Current Assets represents the amount of cash that the Corporation expects to draw from the fund in 2006 for operating expenses and capital expenditures.

The weighted average effective rate of return on bonds and debentures as well as short-term investments as at December 31, 2005 was 5.10 per cent (2004: 5.01 per cent) and the weighted average term to maturity as at December 31, 2005 is seven years (2004: eight years).

The market value of bonds and debentures, pooled equity unit trust and short-term investments is based on the current bid price at the Balance Sheet date.

The Corporation is subject to credit risk from its holdings of the asset renewal fund. The Corporation minimizes its credit risks by adhering to the *Minister of Finance of Canada Financial Risk Management Guidelines for Crown Corporations* and the Corporate Investment Policy and by investing in high quality financial instruments.

5 | ACCOUNTS PAYABLE AND ACCRUED LIABILITIES

The Accounts payable and accrued liabilities include the following:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)	2005	2004
Accrued liabilities	31.9	31.5
Wages payable and accrued	31.7	25.6
Trade payables	25.5	22.6
Capital tax and sales taxes payable	7.6	4.0
Derivative financial instruments	1.2	1.4
Current portion of Network Restructuring and reorganization accrual	1.7	0.8
Account payable to the Government of Canada	-	0.7
Other	0.1	0.1
	99.7	86.7

6 | EMPLOYEE FUTURE BENEFITS

The Corporation provides a number of funded defined benefit pension plans as well as unfunded post retirement and post-employment benefits that include life insurance, health coverage and self insured Workers' Compensation benefits, to all its permanent employees.

The defined benefit pension plans are based on years of service and final average salary.

Pension benefits increase annually by 50 per cent of the increase in the Consumer Price Index in the 12 months ending in December subject to a maximum increase of 3 per cent in any year.

The latest actuarial valuation for the post-retirement unfunded plan was carried out as at July 31, 2004. The next actuarial valuation will be carried out as at July 31, 2007.

The latest actuarial valuation for the post-employment unfunded plan was carried out as at August 31, 2004. The next actuarial valuation will be carried out as at August 31, 2007.

The latest actuarial valuation for the self-insured workers' compensation benefits was carried out as at January 1, 2004. The next actuarial valuation will be carried out as at January 1, 2007.

The latest actuarial valuations of the pension plans were carried out as at December 31, 2004 by external actuaries who are members of the Canadian Institute of Actuaries. The next actuarial valuation will be carried out as at December 31, 2007 and will be available in June 2008.

The actuarial valuation of the Supplemental Executive Retirement Plan is carried out annually. The last actuarial valuation was carried out as at December 31, 2004.

Based on these actuarial valuations and projections to December 31, the summary of the principal valuation results, in aggregate, is as follows:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)	PENSION PLANS		OTHER BENEFIT PLANS	
	2005	2004	2005	2004
<b>ACCRUED BENEFIT OBLIGATION:</b>				
<b>Balance at beginning of year</b>	<b>1,351.6</b>	<b>1,260.6</b>	<b>27.5</b>	<b>29.5</b>
Current service cost	20.0	14.7	4.5	4.0
Employee contributions	9.8	10.2	-	-
Interest cost	76.3	74.4	1.6	1.7
Benefits paid	(79.8)	(78.8)	(5.8)	(6.1)
Plan amendments	-	-	-	0.2
Special termination benefits	1.8	-	0.1	-
Actuarial (gain) loss	131.7	70.5	1.9	(1.8)
<b>Accrued benefit obligation at end of year</b>	<b>1,511.4</b>	<b>1,351.6</b>	<b>29.8</b>	<b>27.5</b>
<b>FAIR VALUE OF PLAN ASSETS:</b>				
<b>Balance at beginning of year</b>	<b>1,465.2</b>	<b>1,370.1</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Actual return on plan assets	256.3	162.5	-	-
Employer contributions	7.5	1.2	5.8	6.1
Employee contributions	9.8	10.2	-	-
Benefits paid	(79.8)	(78.8)	(5.8)	(6.1)
<b>Balance at end of year</b>	<b>1,659.0</b>	<b>1,465.2</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

The percentage of the fair value of the total pension plan assets by major category as at December 31 was as follows:

	2005	2004
<b>ASSET CATEGORIES:</b>		
Equity securities (public market)	57.2%	58.3%
Fixed income securities (public market)	34.1%	34.7%
Private equity, hedge funds and other	7.5%	5.7%
Real estate	1.2%	1.3%
	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>

(IN MILLIONS OF DOLLARS)

	PENSION PLANS		OTHER BENEFIT PLANS	
	2005	2004	2005	2004
<b>RECONCILIATION OF THE FUNDED STATUS:</b>				
Fair value of plan assets	1,659.0	1,465.2	-	-
Accrued benefit obligation	1,511.4	1,351.6	29.8	27.5
<b>Funded status of plans - surplus (deficit)</b>	<b>147.6</b>	<b>113.6</b>	<b>(29.8)</b>	<b>(27.5)</b>
Unamortized net actuarial losses (gain)	276.8	311.7	1.6	(0.3)
Unamortized past service costs	3.1	3.5	0.5	0.6
Unamortized transitional (asset) obligation	(250.3)	(282.9)	6.8	9.3
	177.2	145.9	(20.9)	(17.9)
Network restructuring long-term liability	-	-	(0.9)	(1.4)
<b>Accrued benefit asset (liability)</b>	<b>177.2</b>	<b>145.9</b>	<b>(21.8)</b>	<b>(19.3)</b>

#### ELEMENTS OF DEFINED BENEFIT COSTS RECOGNIZED IN THE YEAR:

Current service cost	20.0	14.7	4.5	4.0
Interest cost	76.3	74.4	1.6	1.7
Actual return on plan assets	(256.3)	(162.5)	-	-
Actuarial losses (gains)	131.7	70.5	1.9	(1.8)
Special termination benefits	1.8	-	0.1	-
Plan amendments	-	-	-	0.2
<b>Elements of employee future benefits (income) costs before adjustment to recognize the long-term nature of these costs</b>	<b>(26.5)</b>	<b>(2.9)</b>	<b>8.1</b>	<b>4.1</b>

#### ADJUSTMENTS TO RECOGNIZE THE LONG-TERM NATURE OF EMPLOYEE FUTURE BENEFITS COSTS:

Differences between:

Expected return and actual return on plan assets for the year	153.1	62.8	-	-
Actuarial (loss) gain recognized for the year and the actual actuarial loss on accrued benefit obligation for the year	(118.2)	(55.2)	(1.9)	1.7
Amortization of past service costs for the year and the actual plan amendments for the year	0.4	0.4	0.1	(0.1)
Amortization of transitional (asset) obligation	(32.5)	(32.5)	2.4	2.5
<b>Defined benefit (income) costs recognized</b>	<b>(23.7)</b>	<b>(27.4)</b>	<b>8.7</b>	<b>8.2</b>

The employee future benefits expense in the Statement of Operations and Retained Earnings includes the pension plans net income, the other benefit plans net costs as well as the adjustment of Network restructuring and reorganization accrual of \$1.0 million (2004: \$(0.1) million).

	PENSION PLANS		OTHER BENEFIT PLANS	
	2005	2004	2005	2004
<b>WEIGHTED-AVERAGE OF SIGNIFICANT ASSUMPTIONS:</b>				
<b>Accrued benefit obligation as at December 31:</b>				
Discount rate	5.00%	5.75%	5.00%	5.75%
Rate of compensation increase	3.25%	3.25%	3.25%	3.25%
<b>Benefit costs for the year ended December 31:</b>				
Discount rate	5.75%	6.00%	5.75%	6.00%
Expected long-term rate of return on plan assets	7.25%	7.50%	-	-
Rate of compensation increase	3.25%	3.00%	3.25%	3.00%
<b>Assumed health care cost trend rates as at December 31:</b>				
Initial health care cost trend rate	-	-	6.50%	7.12%
Cost trend rate declines to	-	-	3.37%	3.37%
Year ultimate rate is reached	-	-	2011	2011

**SENSITIVITY ANALYSIS**

Assumed health care cost trend rates have a significant effect on the amounts reported for the health care plans. A one-percentage-point change in assumed health care cost trend rates would have the following effects for 2005:

(IN THOUSANDS OF DOLLARS)	INCREASE	DECREASE
Total service and interest cost	19	(17)
Accrued benefit obligation	228	(203)



7 | CORPORATE TAXES

The corporate tax expense (recovery) of the Corporation consists of the following:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)	2005	2004
Corporate tax expense (recovery)	0.4	(1.9)
Future corporate tax expense	1.6	8.5
Corporate tax expense	2.0	6.6

Corporate tax expense on Net income for the year differs from the amount that would be computed by applying the combined Federal and provincial statutory income tax rate of 32.3 per cent (2004: 32.3 per cent) to income before corporate taxes. The reasons for the differences are as follows:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)	2005	2004
Computed tax expense - statutory rates	7.8	9.1
Permanent differences:		
Large corporation tax expense (recovery)	0.4	(1.9)
Non-taxable portion of capital and accounting gains	(3.5)	(0.7)
Non-taxable portion of dividends received	(0.2)	(0.2)
Recognition of tax benefits previously not recognized on property, plant and equipment	(2.7)	-
Other	0.2	0.3
	2.0	6.6

Future corporate income taxes reflect the net tax effects of temporary differences between the carrying amounts of assets and liabilities for financial reporting purposes and the amounts used for income tax purposes. Significant components of the future corporate tax assets and liabilities of the Corporation are as follows:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)	2005	2004
<b>Future corporate tax assets:</b>		
Property, plant and equipment	(18.2)	(8.1)
Contingencies, other liabilities and net amounts	(5.0)	(4.0)
Accrued benefit liability	(7.1)	(6.3)
Loss carry-forward	(6.9)	(2.5)
	(37.2)	(20.9)
Less the valuation allowance	12.2	5.9
	(25.0)	(15.0)
<b>Future corporate tax liabilities:</b>		
Accrued benefit asset	58.5	47.2
Unrealized gain on derivative financial instruments	1.9	1.6
	60.4	48.8
<b>Net future corporate tax liabilities</b>	<b>35.4</b>	<b>33.8</b>

The Corporation has \$ 22.2 million of unused Federal non-capital tax losses carried forward and their related year of expiry are as follows:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)	
2007	2.2
2008	4.0
2010	0.7
2014	3.3
2015	12.0
	22.2

8 | DEFERRED CAPITAL FUNDING

(IN MILLIONS OF DOLLARS)	2005	2004
Balance, beginning of year	635.7	674.9
Government funding for depreciable property, plant and equipment	0.7	20.2
Amortization of deferred capital funding	(57.6)	(59.4)
Balance, end of year	578.8	635.7

9 | SHARE CAPITAL

The authorized share capital of the Corporation is comprised of an unlimited number of common shares with no par value. As at December 31, 2005 and 2004, 93,000 shares at \$100 per share are issued and fully paid.

10 | COMMITMENTS

A | The future minimum payments relating to operating leases mainly for real estate, maintenance of way and computer equipment are as follows:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)	
2006	16.5
2007	16.8
2008	15.9
2009	8.8
2010	5.7
Subsequent years proportionately to 2049	163.6
	227.3

B | As at December 31, 2005, the Corporation has outstanding purchase commitments amounting to \$5.7 million consisting mainly of advertising as well as the maintenance and completion of rolling stock projects.

C | The Corporation has entered into train service agreements for the use of tracks and control of train operations expiring on December 31, 2008.

D | The Corporation has issued letters of credit totalling approximately \$19.9 million (2004: \$21.8 million) to various provincial government workers' compensation boards as security for future payment streams.

11 | DERIVATIVE FINANCIAL INSTRUMENTS

The derivative financial instruments used by the Corporation include Swaps which are typically a commodity or price Swap where parties exchange payments in cash based on changes in the price of the commodity (heating oil) or a market index while fixing the price they effectively pay for fuel. The Corporation has also used call options that give the Corporation the right but not the obligation to buy a futures contract for a specified price within a specified period of time in exchange for premium payment. It obligates the seller of an option to sell the underlying futures contract at the designated price should the option be exercised at that price. These call options can no longer be exercised should the price of the commodity exceed a trigger level for more than a specified amount of time. The foreign exchange forwards and futures are contractual agreements to either buy or sell US dollars at a specified price and date in the future.

At year-end the Corporation had the following derivative financial instruments with positive fair values:

DESCRIPTION	MATURITY DATE	FIXED PRICE PER U.S. GALLON (USD)	NOTIONAL QUANTITY (000'S OF U.S. GALLONS)	FAIR VALUE CAD (000'S)	
				2005	2004
Crude Swap	December 31, 2005	0.650	4,536	-	2,747
Crude Swap	December 31, 2005	0.867	3,024	-	1,056
Crude Swap	December 31, 2006	1.560	2,016	572	-
Crude Swap	December 31, 2006	0.818	4,536	5,098	1,516
Crude Swap	December 31, 2007	0.800	4,536	5,085	1,250
Crude Swap	December 31, 2007	1.498	2,016	743	-
Crude Swap	December 31, 2007	1.780	1,008	64	-
Crude Swap	December 31, 2008	1.457	2,016	690	-
				12,252	6,569

DESCRIPTION	MATURITY DATE	CAP PRICE PER U.S. GALLON (USD)	TRIGGER LEVEL PER U.S. GALLON (USD)	NOTIONAL QUANTITY (000'S OF U.S. GALLONS)	FAIR VALUE CAD (000'S)	
					2005	2004
Crude Call Option	Dec. 31, 2005	1.140	1.450	3,696	-	173
Crude Call Option	Dec. 31, 2006	1.065	1.450	2,520	**	155
					-	328

\*\* This Financial instrument has a negative fair value in 2005.

DESCRIPTION	MATURITY DATE	FORWARD RATE CAD / USD	NOTIONAL AMOUNT (USD) (000'S)	FAIR VALUE CAD (000'S)	
				2005	2004
Foreign Exchange	Monthly in 2006	1.148	824	8	-
Foreign Exchange	Monthly in 2007	1.147	1,859	5	-
				13	-
				12,265	6,897

At year-end the Corporation had the following derivative financial instruments with negative fair values:

DESCRIPTION	MATURITY DATE	FORWARD RATE CAD / USD	NOTIONAL AMOUNT (USD) (000'S)	FAIR VALUE CAD (000'S)	
				2005	2004
Foreign Exchange	Monthly in 2005	1.314	5,570	-	(619)
Foreign Exchange	Monthly in 2005	1.290	2,177	-	(191)
Foreign Exchange	Monthly in 2005	1.268	1,565	-	(102)
Foreign Exchange	Monthly in 2006	1.290	2,117	(273)	(188)
Foreign Exchange	Monthly in 2006	1.277	357	(42)	(27)
Foreign Exchange	Monthly in 2006	1.189	5,999	(182)	-
Foreign Exchange	Monthly in 2006	1.170	3,730	(46)	-
Foreign Exchange	Monthly in 2006	1.181	4,098	(94)	-
Foreign Exchange	Monthly in 2007	1.179	9,369	(254)	-
				(891)	(1,127)



DESCRIPTION	MATURITY DATE	FIXED PRICE PER U.S. GALLON (USD)	NOTIONAL QUANTITY (000'S OF U.S. GALLONS)	FAIR VALUE CAD (000'S)	
				2005	2004
Crude Swap	April 30, 2005	1.240	1,848	-	(86)
Crude Swap	April 30, 2005	1.543	672	-	(207)
Crude Swap	December 31, 2006	2.033	2,016	(507)	-
Crude Swap	December 31, 2006	1.850	2,016	(91)	-
Crude Swap	December 31, 2007	1.844	1,008	(6)	-
Crude Swap	December 31, 2008	1.799	1,008	(10)	-
				(614)	(293)

DESCRIPTION	MATURITY DATE	CAP PRICE PER U.S. GALLON (USD)	TRIGGER LEVEL PER U.S. GALLON (USD)	NOTIONAL QUANTITY (000'S OF U.S. GALLONS)	FAIR VALUE CAD (000'S)	
					2005	2004
Crude Call Option	Dec. 31, 2006	1.065	1.450	2,520	(13)	-
					(1,518)	(1,420)

The fair value of the positive balance of the above derivative financial instruments at December 31, 2005 is \$12.3 million (2004: \$6.9 million) of which \$5.7 million is recorded as Current Assets (2004: \$4.0 million) and \$6.6 million as Long-term assets (2004: \$2.9 million). The negative balance is \$1.5 million (2004: \$1.4 million) of which \$1.2 million (2004: \$1.4 million) is included in "Account payable and Accrued liabilities" as a short-term derivative financial instrument liability and \$0.3 million is included in "Other" as a long-term derivative financial instrument liability.

Included in the "Train operations and fuel" expense is a realized and unrealized net gain of \$13.5 million (2004: \$10.3 million) on these derivative financial instruments.

The Corporation is exposed to credit risk in the event of non-performance by the counterparty to its derivative financial instruments but does not expect such non-performance as the counterparty is of high credit quality.

## 12 | FAIR VALUE OF FINANCIAL INSTRUMENTS

The estimated fair value of the recognized financial instruments, except for the asset renewal fund, approximates their carrying value due to their current nature.

## 13 | RELATED PARTY TRANSACTIONS

The Corporation is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments and agencies. The Corporation enters into transactions with these entities in the normal course of business on trade terms applicable to all individuals and enterprises and these transactions are recorded at exchange value. Other than disclosed elsewhere in these financial statements, related party transactions are not significant.

## 14 | NON-MONETARY TRANSACTIONS

The Corporation recorded a revenue from non-monetary transactions of approximately \$1.0 million (2004: \$1.6 million) as “Passenger revenue” in the accompanying statements of operations and retained earnings for the year ended December 31, 2005. The Corporation also recorded non-monetary expenses of \$1.0 million (2004: \$2.7 million) in the accompanying statements of operations and retained earnings, mainly as “Marketing and Sales” and other expenses resulting from non-monetary transactions.

## 15 | CONTINGENCIES

**A |** The Canadian Transportation Agency (CTA) rendered a decision in October 2003 against the Corporation in favour of the Council for Canadians with Disabilities (CCD). The Corporation was directed to re-design and re-construct its Renaissance rail cars to remove certain undue obstacles to persons with disabilities.

On March 2, 2005, the Corporation was successful in overturning the earlier CTA decision by a judgement of the Federal Court of Appeal. That appeal decision has been further appealed to the Supreme Court of Canada by the CCD. The oral hearing is scheduled for May 2006.

If the CTA decision is finally upheld, the cost of modifying the Renaissance cars would be significant. Management is of the opinion that this could cost between \$50 million and \$100 million, an amount that would exceed funding approved by the Government of Canada for the Renaissance project. No provision has been made in the financial statements for a major modification of the cars.

**B |** The Corporation began a restructuring of its labour force in 1997 which resulted in the elimination of a number of positions. The changes became subject to various Canadian Industrial Relations Board (CIRB) decisions, mediations and arbitrations.

In May 2003, the CIRB rendered a decision directing the Corporation to pay back wages under certain circumstances to former conductors. The Supreme Court decided not to grant the Corporation leave to appeal a Federal Court of Appeal ruling supporting the decision of the CIRB.

The Corporation is waiting for the final ruling from the arbitrator.

The Corporation has made a provision in its financial statements.

**C |** The Corporation has performed an assessment of all of its operations and of all of its sites and facilities in order to determine the environmental risks. The sites and facilities that are suspected to represent an environmental risk will be further investigated in the coming years. Action plans will be developed for facilities and sites that require decontamination measures or mitigation.

The Corporation is unable to estimate any amount related to these risks and therefore no provision has been made in the financial statements.

**D |** The Corporation is subject to claims and legal proceedings brought against it in the normal course of business. Such matters are subject to many uncertainties. Management believes that adequate provisions have been made in the accounts where required and the ultimate resolution of such contingencies are not expected to have a material adverse effect on the financial position of the Corporation.

## 16 | RECLASSIFICATION

The comparative financial statements have been reclassified from the statements previously presented to conform to the presentation of the 2005 financial statements.

# Corporate Directory

AS AT DECEMBER 31, 2005

## BOARD OF DIRECTORS

### **Paul Côté**

President and Chief Executive Officer  
Montreal, Quebec

### **\*Michel Crête**

Montreal, Quebec

### **\*Steven Cummings**

Montreal, Quebec

### **\*Angela Ferrante**

Toronto, Ontario

### **\*Paul Fraser**

Surrey, British Columbia

### **Jean-Louis Hamel**

Montreal, Quebec

### **Wendy Kelly**

Regina, Saskatchewan

### **\*Margaret MacInnis**

Halifax, Nova Scotia

### **\*Lore Mirwaldt**

Winnipeg, Manitoba

### **Donald Pettit**

Acting Chairman of the Board  
Vancouver, British Columbia

### **Timothy Reid**

Toronto, Ontario

### **\*Charles Ross**

London Ontario

### **\*Kenneth Savage, CA, CFP**

Fredericton, New Brunswick

### **James J. Smith, FCA**

Winnipeg, Manitoba

### **\*Louis Tremblay**

Cornwall, Ontario

## OFFICERS

### **Paul Côté**

President and Chief Executive Officer

### **Christena Keon Sirsly**

Chief Strategy Officer

### **J. Roger Paquette**

Chief Financial Officer

### **Steve Del Bosco**

Vice-President, Marketing

### **Mike Greenberg**

Vice-President, Environment,  
Procurement and Real Estate

### **Carole Mackaay**

General Counsel and  
Corporate Secretary

### **John Marginson**

Chief Operating Officer

### **Denis Pinsonneault**

Vice-President, Human Resources

\* Indicates new members appointed in 2005.  
The Board wishes to thank outgoing members  
for their important contribution:

### **Greg Black**

### **Jacqueline L. Boutet**

### **Alan Chapple**

### **Anthony Friend, QC**

### **Barbara Kane**

### **Yvon LeBlanc, QC**

### **Marlene McGraw, CA**

Donald Pettit, Acting Chairman of the Board,  
and Paul Côté, President and Chief Executive Officer,  
are ex-officio members of each Committee of the Board.

## COMMITTEES OF THE BOARD

### Audit and Risk Committee

**James J. Smith**, FCA, Chairman  
Steven Cummings  
Jean-Louis Hamel  
Kenneth Savage, CA, CFP  
Louis Tremblay

### Human Resources Committee

**Donald Pettit**, Chairman  
Michel Crête  
Angela Ferrante  
Margaret MacInnis  
Timothy Reid  
James J. Smith, FCA

### Investment Committee

**Vacant**, Chairman  
Steven Cummings  
Jean-Louis Hamel  
Kenneth Savage, CA, CFP  
Louis Tremblay

### Corporate Governance Committee

**Jean-Louis Hamel**, Chairman  
Angela Ferrante  
Wendy Kelly  
Margaret MacInnis  
Charles Ross

### Planning and Finance Committee

**James J. Smith**, FCA, Chairman  
Michel Crête  
Wendy Kelly  
Timothy Reid  
Charles Ross  
Kenneth Savage, CA, CFP

### Executive Committee

**Donald Pettit**, Chairman  
Paul Côté  
Jean-Louis Hamel  
James J. Smith, FCA

## VIA OFFICE LOCATIONS

### Headquarters and Quebec

3 Place Ville-Marie  
Suite 500  
Montreal, Quebec  
H3B 2C9  
(514) 871-6000

### Postal address

P.O. Box 8116  
Station A  
Montreal, Quebec  
H3C 3N3

### Atlantic

1161 Hollis Street  
Halifax, Nova Scotia  
B3H 2P6  
(902) 494-7900

### Ontario

65 Front Street West  
Room 222  
Toronto, Ontario  
M5J 1E6  
(416) 956-7600

### West

146-123 Main Street  
Winnipeg, Manitoba  
R3C 1A3  
(204) 949-7447

1150 Station Street  
Vancouver, B.C.  
V6A 4C7  
(604) 640-3700

## WEBSITE

[www.viarail.ca](http://www.viarail.ca)



## COMITÉS DU CONSEIL

### Comité de la vérification et des risques

**James J. Smith**, FCA, président

Steven Cummings

Jean-Louis Hamel

Kenneth Savage, CA, CFP

Louis Tremblay

### Comité des ressources humaines

**Donald Pettit**, président

Michel Crête

Angela Ferrante

Margaret MacInnis

Timothy Reid

James J. Smith, FCA

### Comité des placements

**Vacant**, président

Steven Cummings

Jean-Louis Hamel

Kenneth Savage, CA, CFP

Louis Tremblay

### Comité de la gouvernance d'entreprise

**Jean-Louis Hamel**, président

Angela Ferrante

Wendy Kelly

Margaret MacInnis

Charles Ross

### Comité de la planification

et des finances

**James J. Smith**, FCA, président

Michel Crête

Wendy Kelly

Timothy Reid

Charles Ross

Kenneth Savage, CA, CFP

Comité exécutif

**Donald Pettit**, président

Paul Côté

Jean-Louis Hamel

James J. Smith, FCA

## BUREAUX DE VIA

### Siège social et Québec

3, Place Ville-Marie

Bureau 500

Montréal (Québec)

H3B 2C9

(514) 871-6000

### Adresse postale

Case postale 8116

Succursale A

Montréal (Québec)

H3C 3N3

### Atlantique

1161, rue Hollis

Halifax (Nouvelle-Écosse)

B3H 2P6

(902) 494-7900

### Ontario

65, rue Front Ouest

Bureau 222

Toronto (Ontario)

M5J 1E6

(416) 956-7600

### Ouest

146-123, rue Main

Winnipeg (Manitoba)

R3C 1A3

(204) 949-7447

1150, rue Station

Vancouver (C.-B.)

V6A 4C7

(604) 640-3700

### SITE WEB

www.viarail.ca

# Annuaire de la Société

AU 31 DÉCEMBRE

## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Paul Côté**  
président et chef de la direction  
Montréal (Québec)

**Michel Crête**

Montréal (Québec)

**Steven Cummings**

Montréal (Québec)

**Angela Ferrante**

Toronto (Ontario)

**\*Paul Fraser**

Surrey (Colombie-Britannique)

**Jean-Louis Hamel**

Montréal (Québec)

**Wendy Kelly**

Regina (Saskatchewan)

**\*Margaret MacInnis**

Halifax (Nouvelle-Écosse)

**\*Lore Mirwaldt**

Winnipeg (Manitoba)

**Donald Pettit**

président du Conseil par intérim

Vancouver (Colombie-Britannique)

**Timothy Reid**

Toronto (Ontario)

**\*Charles Ross**

London (Ontario)

**\*Kenneth Savage, CA, CFP**

Fredericton (Nouveau-Brunswick)

**James J. Smith, FCA**

Winnipeg (Manitoba)

**\*Louis Tremblay**

Corwall (Ontario)

## DIRIGEANTS

**Paul Côté**

président et chef de la direction

**Christena Keon Strisly**

chef de la stratégie de l'entreprise

**J. Roger Raquette**

chef des services financiers

**Steve Del Bosco**

vice-président, Marketing

**Mike Greenberg**

vice-président, Environnement,  
Appvisionnement et Immeubles

**Carole Mackaay**

avocat général et secrétaire

**John Margimson**

chef de l'exploitation

**Denis Pinsonneault**

vice-président, Ressources humaines

\*Indique les nouveaux membres nommés en 2005.  
Le Conseil d'administration souhaite remercier  
les membres sortants pour leur contribution  
importante :

**Greg Black**

**Jacqueline L. Boutet**

**Alan Chapple**

**Anthony Friend, c.r.**

**Barbara Kane**

**Yvon LeBlanc, c.r.**

**Marlene McGraw, CA**

Donald Pettit, président du Conseil par intérim,  
et Paul Côté, président et chef de la direction sont  
membres ex-officio de chacun des Comités du Conseil

**B** | La Société a entrepris de restructurer son effectif en 1997, ce qui a conduit à l'élimination d'un certain nombre de postes. Ces changements ont fait l'objet de diverses décisions ainsi que de procédures de médiation et d'arbitrage du Conseil canadien des relations industrielles (CCRI).

Le CCRI s'est prononcé sur cette affaire en mai 2003 et a ordonné à la Société de verser, dans certaines circonstances, des salaires rétroactifs aux anciens chefs de train. La Cour suprême a décidé de ne pas autoriser la Société à en appeler de la décision de la Cour d'appel fédérale appuyant la décision du CCRI.

La Société est en attente d'une décision de l'arbitre.

Dans ses résultats financiers de 2004, la Société a comptabilisé une provision pour ces coûts estimés.

**C** | La Société a évalué l'ensemble de ses opérations, de ses sites et de ses installations afin de déterminer les risques posés à l'environnement. Les sites et les installations considérés susceptibles d'être contaminés feront l'objet d'enquêtes plus poussées au cours des prochaines années. Des plans d'action seront établis pour les installations et les sites qui exigent l'application de mesures de décontamination ou d'atténuation des effets nuisibles.

La Société n'est pas en mesure d'estimer les coûts liés à ces risques, par conséquent elle n'a fait aucune provision à cet effet dans les états financiers.

**D** | Dans le cours normal de son exploitation, la Société fait l'objet de réclamations ou de poursuites judiciaires dont elle ne peut prédire l'issue avec certitude. La direction a constitué, dans les comptes visés, des provisions qu'elle juge suffisantes et est d'avis que la résolution de telles éventualités ne devrait pas avoir d'incidence défavorable importante sur la situation financière de la Société.

## 16 | RECLASSIFICATION

Les états financiers comparatifs ont été reclassés afin de se conformer à la présentation des états financiers de 2005.

## 12 | JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

La juste valeur estimative des instruments financiers constatés, à l'exception du fonds de renouvellement des actifs, correspond approximativement à leur valeur comptable du fait qu'il s'agit d'éléments à court terme.

## 13 | OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

La Société appartient au gouvernement du Canada et est donc apparentée à tous les ministères et organismes créés par ce dernier. La Société conclut des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités à des conditions commerciales applicables à tous les particuliers et entreprises et ces opérations sont comptabilisées à leur valeur d'échange. Autre que ce qui est inscrit aux états financiers les opérations entre apparentés ne sont pas importants.

## 14 | OPÉRATIONS NON MONÉTAIRES

La Société a enregistré des recettes provenant de transactions non monétaires d'une valeur approximative de 1,0 million de dollars (2004 : 1,6 million de dollars) à titre de « Produits voyageurs » dans les états joints des résultats et des bénéfices non répartis pour l'exercice terminé le 31 décembre 2005. La Société a également comptabilisé des charges non monétaires d'un montant de 1,0 million de dollars (2004 : 2,7 millions de dollars) dans les états joints des résultats et des bénéfices non répartis, principalement en « Marketing et ventes », et d'autres frais résultant de transactions non monétaires.

## 15 | ÉVENTUALITÉS

**A** | Appelé à se prononcer sur un litige opposant la Société et le Conseil des Canadiens avec déficiences (CCD), l'Office des transports du Canada (OTC) a tranché en faveur du Conseil en octobre 2003. Ayant conclu à la présence de certains obstacles abusifs pour les personnes avec déficiences, l'OTC a enjoint la Société à redresser et reconstruire ses voitures Renaissance.

Le 2 mars 2005, la Société a réussi à faire renverser la décision antérieure de l'OTC par un jugement de la Cour d'appel fédérale. Cette décision d'appel a ensuite été portée en appel devant la Cour suprême du Canada par le CCD. L'audience devrait avoir lieu en mai 2006.

Si la décision de l'OTC devait être maintenue, le coût des modifications des voitures Renaissance serait important. La Société est d'avis que le coût pourrait se situer entre 50 et 100 millions de dollars. Ce montant dépasserait le financement autorisé par le gouvernement du Canada pour le projet des voitures Renaissance. Aucune provision n'a été comptabilisée dans les états financiers pour des modifications importantes de ces voitures.

DESCRIPTION	ÉCHÉANCE	PRIX FIXÉ PAR GALLON AMÉRICAIN (\$ US)	QUANTITÉ NOMINALE (MILLIERS DE GALLONS AMÉRICAINS)	JUSTE VALEUR EN \$ CAN (MILLIERS)
-------------	----------	---	--	--------------------------------------

Pétrole brut – Swap	30 avril 2005	1,240	1 848	-
Pétrole brut – Swap	30 avril 2005	1,543	672	-
Pétrole brut – Swap	31 décembre 2006	2,033	2 016	(507)
Pétrole brut – Swap	31 décembre 2006	1,850	2 016	(91)
Pétrole brut – Swap	31 décembre 2007	1,844	1 008	(6)
Pétrole brut – Swap	31 décembre 2008	1,799	1 008	(10)
Pétrole brut – Swap				(614)
				(293)

DESCRIPTION	ÉCHÉANCE	PRIX PLAFOND PAR GALLON AMÉRICAIN (\$ US)	SEUL DE DÉCLICHÈMENT PAR GALLON AMÉRICAIN (\$ US)	QUANTITÉ NOMINALE DE MILLIERS DE GALLONS AMÉRICAINS)	JUSTE VALEUR EN \$ CAN (MILLIERS)
-------------	----------	---	--	--	--------------------------------------

Pétrole brut – Option d'achat	31 décembre 2006	1,065	1,450	2 520	(13)
					-
					(1 518)
					(1 420)

Au 31 décembre 2005, la juste valeur du solde positif des instruments financiers dérivés ci-dessus s'établissait à 12,3 millions de dollars (2004 : 6,9 millions de dollars). De cette somme, 5,7 millions de dollars sont comptabilisés comme des actifs à court terme (2004 : 4,0 millions de dollars) et 6,6 millions de dollars comme des actifs à long terme (2004 : 2,9 millions de dollars). Du solde négatif de 1,5 million de dollars (2004 : 1,4 million de dollars), 1,2 million de dollars (2004 : 1,4 million de dollars) est inclus dans la catégorie « Comptes à payer et frais courus » en tant que passif à court terme provenant des instruments financiers dérivés, et 0,3 million de dollars est inclus dans la catégorie « Autres » en tant que passif à long terme provenant des instruments financiers dérivés.

Les charges « Exploitation des trains et carburant » comprennent un gain réalisé et non réalisé net de 13,5 millions de dollars (2004 : 10,3 millions de dollars) provenant des instruments financiers dérivés.

La Société s'expose à un risque de crédit dans le cas où la contrepartie aux instruments financiers dérivés ne respecte pas ses obligations. Cependant, la Société ne croit pas qu'une telle éventualité puisse se concrétiser, compte tenu de la qualité de la cote de crédit de la contrepartie.



DESCRIPTION	ÉCHÉANCE	PRIX PLAFOND PAR GALLON AMÉRICAIN (\$ US)	DÉCLICHEMENT PAR GALLON AMÉRICAIN (\$ US)	SEUIL DE DÉCLICHEMENT PAR (MILLIERS DE GALLONS AMÉRICAINS)	QUANTITÉ NOMINALE DE RÉFÉRENCE (MILLIERS DE GALLONS AMÉRICAINS)	JUSTE VALEUR EN \$ CAN (MILLIERS)
-------------	----------	---	--	---	--	--------------------------------------

Pétrole brut – Option d'achat	31 déc. 2005	1,140	1,450	3 696	-	173
Pétrole brut – Option d'achat	31 déc. 2006	1,065	1,450	2 520	**	155
					-	328

\*\* Cet instrument financier dérivé avait une juste valeur négative en 2005.

DESCRIPTION	ÉCHÉANCE	TAUX DE CHANGÉ A TERME \$ CAN / \$ US	MONTANT NOMINALE DE RÉFÉRENCE EN \$ US (MILLIERS)	JUSTE VALEUR EN \$ CAN (MILLIERS)
-------------	----------	--	---	--------------------------------------

Opération de change	Mensuelle en 2006	1,148	824	8
Opération de change	Mensuelle en 2007	1,147	1 859	5
				13
				12 265
				6 897

À la fin de l'exercice, la Société détenait les instruments financiers dérivés suivants avec une juste valeur négative :

DESCRIPTION	ÉCHÉANCE	TAUX DE CHANGÉ A TERME \$ CAN / \$ US	MONTANT NOMINALE DE RÉFÉRENCE EN \$ US (MILLIERS)	JUSTE VALEUR EN \$ CAN (MILLIERS)
-------------	----------	--	---	--------------------------------------

Opération de change	Mensuelle en 2005	1,314	5 570	-
Opération de change	Mensuelle en 2005	1,290	2 177	-
Opération de change	Mensuelle en 2005	1,268	1 565	-
Opération de change	Mensuelle en 2006	1,290	2 117	(188)
Opération de change	Mensuelle en 2006	1,277	357	(27)
Opération de change	Mensuelle en 2006	1,189	5 999	(182)
Opération de change	Mensuelle en 2006	1,170	3 730	(46)
Opération de change	Mensuelle en 2006	1,181	4 098	(94)
Opération de change	Mensuelle en 2007	1,179	9 369	(254)
				(1 127)

Parmi les différents instruments financiers dérivés que la Société utilise, on retrouve les contrats de Swap, qui concernent soit des produits, ou des Swaps liés au prix d'un produit où les parties échangent des paiements au comptant en se fondant sur les fluctuations du prix du produit (mazout domestique), ou sur un indice du marché, tout en fixant le prix qu'elles paient en réalité pour le carburant. La Société a également fait appel à des options d'achat qui lui donnent le droit et non l'obligation d'acheter un contrat à terme à un prix déterminé pendant un certain temps contre un acquittement de prime. Ce contrat oblige le vendeur de l'option à vendre le contrat à terme sous-jacent au prix désigné si cette option est exercée à ce prix. Ces options d'achat ne peuvent plus être exercées si le prix du produit dépasse un seuil de déclenchement après une période de temps donnée. Les contrats de change à terme et les contrats à terme sur devises représentent des ententes contractuelles pour acheter ou pour vendre des dollars américains à un prix précisé et à une date future convenue.

À la fin de l'exercice, la Société détenait les instruments financiers dérivés suivants avec une juste valeur positive :

DESCRIPTION	ÉCHÉANCE	PRIX FIXÉ PAR GALLON AMÉRICAIN (\$ US)	QUANTITÉ NOMINALE DE RÉFÉRENCE (MILLIERS DE GALLONS AMÉRICAINS)	JUSTE VALEUR EN \$ CAN (MILLIERS)
Pétrole brut – Swap	31 déc. 2005	0,650	4 536	-
Pétrole brut – Swap	31 déc. 2005	0,867	3 024	-
Pétrole brut – Swap	31 déc. 2006	1,560	2 016	572
Pétrole brut – Swap	31 déc. 2006	0,818	4 536	5 098
Pétrole brut – Swap	31 déc. 2007	0,800	4 536	5 085
Pétrole brut – Swap	31 déc. 2007	1,498	2 016	743
Pétrole brut – Swap	31 déc. 2007	1,780	1 008	64
Pétrole brut – Swap	31 déc. 2008	1,457	2 016	690
				12 252
				6 569

2005		2004	
Solde au début de l'exercice		635,7	
Financement du gouvernement du Canada pour les immobilisations corporelles amortissables		0,7	
Amortissement du financement en capital reporté		(57,6)	
Solde à la fin de l'exercice		578,8	
		635,7	

9 | CAPITAL-ACTIONS

Le capital-actions autorisé de la Société est composé d'un nombre illimité d'actions ordinaires sans valeur nominale. Aux 31 décembre 2005 et 2004, 93 000 actions à 100 dollars l'action sont émises et entièrement libérées.

10 | ENGAGEMENTS

A | Les paiements minimums exigibles en vertu des contrats de location-exploitation ayant trait principalement à des immeubles et à du matériel informatique sont les suivants :

2006		16,5	
2007		16,8	
2008		15,9	
2009		8,8	
2010		5,7	
Exercices ultérieurs proportionnellement jusqu'en 2049		163,6	
		227,3	

B | Au 31 décembre 2005, la Société avait des engagements d'achats pour un montant de 5,7 millions de dollars reliés principalement à des projets de publicités ainsi que la maintenance et la finalisation des projets reliés au matériel roulant.

C | La Société a conclu des contrats de service pour l'utilisation des voies et le contrôle de l'exploitation des trains. Ces contrats seront en vigueur jusqu'au 31 décembre 2008.

D | La Société a émise des lettres de crédit d'une valeur totale approximative de 19,9 millions de dollars (2004 : 21,8 millions de dollars) en faveur de diverses commissions gouvernementales provinciales de santé et sécurité au travail, à titre de garantie pour les paiements futurs.

Les impôts futurs sur les bénéfices tiennent compte de l'effet fiscal net des écarts temporaires entre la valeur comptable des actifs et des passifs inscrite aux états financiers, et les montants servant au calcul de l'impôt. Les composantes importantes des actifs et des passifs d'impôts sur les bénéfices de la Société sont les suivantes :

(EN MILLIONS DE DOLLARS) 2005 | 2004 |

Actifs d'impôts futurs :	
Immobilisations corporelles	(18,2)
Éventualités, autres passifs et montants nets	(5,0)
Passif au titre des prestations constituées	(7,1)
Pertes fiscales reportées	(6,9)
	(2,5)
	(20,9)
Moins la provision pour moins-valeur	12,2
	5,9
	(15,0)
Passifs d'impôts futurs :	
Actif au titre des prestations constituées	58,5
Gains non réalisés relié aux instruments financiers dérivés	1,9
	47,2
Passifs d'impôts futurs net	
	60,4
	48,8
	33,8

La Société a 22,2 millions de dollars de pertes fiscales fédérales autres qu'en capital, non utilisées, reportées sur les exercices ultérieurs, dont les échéances sont les suivantes :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

2007	2,2
2008	4,0
2010	0,7
2014	3,3
2015	12,0
	22,2

## 7 | IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

La composition des charges (recouvrement) d'impôts sur les bénéfices de la Société s'établit comme suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)		
2005	2004	
0,4	(1,9)	Impôts (recouvrement) sur les bénéfices
1,6	8,5	Impôts futurs
2,0	6,6	Impôts sur les bénéfices

L'impôts sur les bénéfices nets de l'exercice diffère du montant qui serait calculé en appliquant le taux d'imposition combiné fédéral-provincial réglementaire de 32,3 % (2004 : 32,3 %) sur les bénéfices avant impôts. Les écarts s'expliquent comme suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)		
2005	2004	
7,8	9,1	Impôts calculé – taux réglementaires
		Écarts permanents :
0,4	(1,9)	Impôt (recouvrement) des grandes sociétés
(3,5)	(0,7)	Partie non imposable des gains en capital et comptables
(0,2)	(0,2)	Partie non imposable des dividendes reçus
(2,7)	-	Constatation des avantages fiscaux n'ayant pas déjà été constatés dans les immobilisations corporelles
0,2	0,3	Autres
2,0	6,6	



	2005	2004	2005	2004
RÉGIMES DE RETRAITE				
AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS				

## MOYENNE PONDERÉE DES PRINCIPALES HYPOTHÈSES :

## Obligation au titre des prestations constituées

au 31 décembre :

Taux d'actualisation

5,00 %	5,75 %	5,00 %	5,75 %
--------	--------	--------	--------

Taux de croissance de la rémunération

## Coût des prestations pour les exercices

terminés le 31 décembre :

Taux d'actualisation

5,75 %	6,00 %	5,75 %	6,00 %
--------	--------	--------	--------

Taux de rendement prévu des actifs des régimes,

à long terme

7,25 %	7,50 %	7,25 %	7,50 %
--------	--------	--------	--------

Taux de croissance de la rémunération

## Taux tendanciels hypothétiques du coût

des soins de santé au 31 décembre :

Taux tendanciel initial du coût des soins de santé

-	-	-	-
---	---	---	---

Niveau vers lequel baisse le taux tendanciel

7,12 %	6,50 %	3,37 %	3,37 %
--------	--------	--------	--------

Année où le taux devrait se stabiliser

2011	2011	2011	2011
------	------	------	------

## ANALYSE DE SENSIBILITÉ

Les taux tendanciels hypothétiques de coût des soins de santé ont une incidence importante sur les montants présentés pour les régimes d'assurance maladie. Une augmentation et une diminution d'un point de pourcentage des taux tendanciels hypothétiques du coût des soins de santé se répercuteraient ainsi pour 2005.

(EN MILLIERS DE DOLLARS)

AUGMENTATION | DIMINUTION

Total du coût des prestations au titre de services rendus  
et des intérêts débiteurs

19	228	(17)	(203)
----	-----	------	-------

Obligation au titre des prestations constituées

## RAPPROCHEMENT DE LA SITUATION DE CAPITALISATION :

Juste valeur des actifs des régimes	1 659,0	1 465,2	-
Obligation au titre des prestations constituées	1 511,4	1 351,6	29,8
Situation de capitalisation – excédent (déficit)	147,6	113,6	(29,8)
Perte (gain actuariel) actuarielle nette non amortie	276,8	311,7	1,6
Coût non amorti des services passés	3,1	3,5	0,5
Obligation transitoire non amortie	(250,3)	(282,9)	6,8
Passif à long terme des frais de réorganisation	-	-	(0,9)
Actif (passif) au titre des prestations constituées	177,2	145,9	(21,8)
			(19,3)

COMPOSANTES DES COÛTS DE L'EXERCICE CONSTATÉS  
AU TITRE DES PRESTATIONS DÉTERMINÉES :

Coût des services rendus au cours de l'exercice	20,0	14,7	4,5
Intérêts débiteurs	76,3	74,4	1,6
Rendement réel des actifs des régimes	(256,3)	(162,5)	-
Pertes actuarielles (gains actuariels)	131,7	70,5	1,9
Prestations de cessation spéciales	1,8	-	0,1
Modifications des régimes	-	-	-
Composantes du coût (revenu) des avantages sociaux futurs avant ajustements visant à prendre en compte la nature à long terme de ce coût	(26,5)	(2,9)	8,1
			4,1

AJUSTEMENT VISANT À PRENDRE EN COMPTE LA NATURE  
À LONG TERME DU COÛT DES AVANTAGES SOCIAUX FUTURS :  
Écart entre :

le rendement prévu et le rendement réel des actifs des régimes pour l'exercice	153,1	62,8	-
le montant de la (perte actuarielle) gain actuariel constaté pour l'exercice et le montant réel de la (perte actuarielle) gain actuariel sur l'obligation au titre des prestations constituées pour l'exercice	(118,2)	(55,2)	(1,9)
l'amortissement du coût des services passés pour l'exercice et les modifications effectives des régimes pour l'exercice	0,4	0,4	0,1
Amortissement de l'obligation transitoire	(32,5)	(32,5)	2,4
Coûts (revenus) constatés au titre des prestations déterminées	(23,7)	(27,4)	8,7
			8,2

La charge pour les avantages sociaux futurs dans l'état des résultats et des bénéfices non répartis inclut le revenu net pour les régimes de retraite, la charge nette pour les autres régimes de prestation ainsi que le redressement de la charge à payer au titre des frais de restructuration du réseau et provision pour réorganisation de 1,0 million de dollars (2004 : 0,1 million de dollars).

Selon ces évaluations actuarielles et les prévisions au 31 décembre, les principaux résultats des évaluations sont dans l'ensemble les suivants :

(EN MILLION DE DOLLARS)			
	RÉGIMES DE RETRAITE	AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS	
	2005	2004	2005

## OBLIGATIONS AU TITRE DES PRESTATIONS CONSTITUÉES :

<b>Solde au début de l'exercice</b>	1 351,6	1 260,6	27,5
Coût des services rendus au cours de l'exercice	20,0	14,7	4,5
Cotisations des salariés	9,8	10,2	-
Intérêts débiteurs	76,3	74,4	1,6
Prestations versées	(79,8)	(78,8)	(5,8)
Modifications des régimes	-	-	-
Prestations de cessation spéciales	1,8	-	0,1
Pertes actuarielles (gains actuariels)	131,7	70,5	1,9
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>	1 511,4	1 351,6	29,8

## JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :

<b>Solde au début de l'exercice</b>	1 465,2	1 370,1	-
Rendement réel des actifs des régimes	256,3	162,5	-
Cotisations de l'employeur	7,5	1,2	5,8
Cotisations des salariés	9,8	10,2	-
Prestations versées	(79,8)	(78,8)	(5,8)
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>	1 659,0	1 465,2	-

Le pourcentage de la juste valeur totale des actifs des régimes de retraite au 31 décembre, présentée selon les principales catégories :

	2005	2004
<b>CATÉGORIES D'ACTIF :</b>		
Titres de participation (marché public)	57,2 %	58,3 %
Titres à revenu fixe (marché public)	34,1 %	34,7 %
Capitaux propres, fonds de couverture et autres	7,5 %	5,7 %
Immobilier	1,2 %	1,3 %
	100,0 %	100,0 %

Les comptes à payer et frais courus incluent ce qui suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)			2005	2004
Frais courus	31,9	31,5		
Salaires à payer et coursus	31,7	25,6		
Comptes fournisseurs	25,5	22,6		
Impôt sur le capital et taxes de vente à payer	7,6	4,0		
Instruments financiers dérivés	1,2	1,4		
Passif à court terme des frais de restructuration	1,7	0,8		
du réseau et provision pour réorganisation				
Compte à payer au Gouvernement du Canada	-	0,7		
Autres	0,1	0,1		
	99,7	86,7		

6 | AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

La Société offre, à tous ses employés permanents, des régimes de retraite à prestations déterminées capitalisés, ainsi que des régimes de prestations après retraite et après l'emploi non capitalisés, tels l'assurance-vie, une couverture des soins de santé et des prestations auto-assurées versées au titre de l'indemnisation des accidents du travail. Les régimes de retraite à prestations déterminées sont fondés sur les années de service et le salaire moyen de fin de carrière.

Chaque année, les prestations de retraite connaissent une augmentation correspondant à 50 % de la hausse de l'indice des prix à la consommation pour les 12 mois terminés en décembre. L'augmentation annuelle est plafonnée à 3 %.

La dernière évaluation actuarielle du régime de prestations après retraite non capitalisés a été effectuée en date du 31 juillet 2004. La prochaine évaluation actuarielle sera effectuée en date du 31 juillet, 2007.

La dernière évaluation actuarielle du régime de prestations après l'emploi non capitalisés a été effectuée en date du 31 août 2004. La prochaine évaluation actuarielle sera effectuée en date du 31 août, 2007.

La dernière évaluation actuarielle du régime des prestations auto-assurées au titre de l'indemnisation des accidents du travail a été effectuée en date du 1 janvier 2004. La prochaine évaluation actuarielle sera effectuée en date du 1 janvier, 2007.

Les dernières évaluations des régimes de retraite ont été effectuées en date du 31 décembre 2004 par des actuaires externes membres de l'Institut canadien des actuaires. Les résultats de la prochaine évaluation actuarielle, effectuée en date du 31 décembre 2007, seront disponibles en juin 2008.

L'évaluation actuarielle du régime complémentaire de retraite de la haute direction a lieu chaque année, la dernière évaluation a été effectuée en date du 31 décembre 2004.

4 | FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

La Société a été autorisée par le Conseil du Trésor du gouvernement du Canada à constituer un fonds réservé pour financer de futurs projets d'immobilisations corporelles. Les fonds proviennent du produit de la vente ou de la location des actifs excédentaires et d'au plus 5 millions de dollars annuellement de financement du Gouvernement approuvé mais non dépensés, jusqu'en 2006.

Le fonds de renouvellement des actifs inclut les placements ci-dessous :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)					
2005			2004		
	coût	VALEUR DU MARCHÉ	coût	VALEUR DU MARCHÉ	
Obligations du gouvernement du Canada	18,2	25,0	19,8	26,2	22,8
Autres obligations et débiteures canadiennes	16,1	17,6	20,8	22,8	67,6
Participation dans un fonds mutuel d'actions	58,4	61,7	57,7	12,4	12,4
Encaisse et placements à court terme	13,5	13,5	12,4	129,0	-
Retraits anticipés	37,7	106,2	110,7	68,5	110,7
Portion long terme					

Le Conseil du Trésor a approuvé une somme de 66,9 millions de dollars (2004 : 39,5 millions de dollars) pour financer les déficits d'exploitation de 2005 et des exercices précédents ainsi que certaines dépenses en immobilisations corporelles. Le solde du fonds de renouvellement des actifs, qui s'établit à 39,4 millions de dollars (2004 : 71,2 millions de dollars), représente des fonds qui sont destinés à des investissements futurs en immobilisations corporelles.

En 2005, le Conseil du Trésor a approuvé l'utilisation du fonds de renouvellement des actifs pour financer le déficit d'exploitation de 6,9 millions de dollars et les dépenses en immobilisations corporelles de 20,5 millions de dollars.

La partie court terme du fonds de renouvellement des actifs représente le montant que la Société prévoit retirer du fonds en 2006 pour les charges d'exploitation et les dépenses en immobilisations corporelles.

La moyenne pondérée des taux de rendement effectifs des obligations et débiteures ainsi que des placements à court terme au 31 décembre 2005 était de 5,10 % (2004 : 5,01 %) et la moyenne pondérée des termes au 31 décembre 2005 était de 7 ans (2004 : 8 ans).

La juste valeur des obligations, de la participation dans un fonds mutuel d'actions et des placements à court terme est équivalente à la valeur du marché établie en fonction du cours acheteur à la date du bilan.

La Société s'expose à un risque de crédit rattaché au fonds de renouvellement des actifs. Pour atténuer ce risque, elle se conforme aux *Lignes directrices concernant la gestion des risques financiers pour les sociétés d'État* émises par le Ministère des Finances ainsi qu'aux directives de placement de la Société, et investit dans des instruments financiers de haute qualité.



	2005	2004
Terrains	5,0	5,0
Matériel roulant	746,9	378,1
Immeubles de maintenance	181,8	116,3
Cares et installations	44,2	24,4
Améliorations de l'infrastructure	141,4	46,5
Améliorations locales	113,0	82,3
Machinerie et équipement	34,2	27,5
Systèmes informatiques	44,1	36,5
Autres immobilisations corporelles	20,2	19,1
Projets en voie de réalisation	1 330,8	541,0
Immobilitations corporelles mises hors service	789,8	1 313,3
(valeur nette de réalisation)	1,3	2,1
	571,0	610,0

Au 31 décembre 2005, les projets en voie de réalisation se composent principalement de projets de matériel roulant pour 23,4 millions de dollars (2004 : 21,1 millions de dollars) et de projets d'améliorations de l'infrastructure et des systèmes informatiques pour 3,1 millions de dollars (2004 : 3,4 millions de dollars).

## K | INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

La Société utilise des instruments financiers dérivés, dont des contrats de Swap, des contrats d'options d'achat et des contrats de change à terme, pour gérer les risques liés aux variations du prix du carburant. Ces instruments dérivés ne visent à effectuer ni des opérations sur valeurs ni des opérations spéculatives. Actuellement, la Société n'applique pas la comptabilité de couverture à ses instruments financiers dérivés.

Les instruments financiers dérivés sont inclus dans le bilan à leur entrée en vigueur, puis retirés lorsqu'ils sont échus ou liquidés. À l'entrée en vigueur de chaque instrument dérivatif, la juste valeur est constatée dans le bilan en tant qu'actif ou passif, et les fluctuations de cette juste valeur sont comptabilisées dans les charges liées à l'exploitation des trains et carburant. Les instruments financiers dérivés dont la juste valeur est positive sont comptabilisés en tant qu'actifs provenant d'instruments financiers dérivés, et ceux dont la juste valeur est négative, en tant que comptes à payer et frais courus et autres passifs à long terme.

## L | INCERTITUDE RELATIVE À LA MESURE

La préparation des états financiers selon les principes comptables généralement reconnus du Canada exige que la direction établisse des estimations et des hypothèses qui influent sur les montants présentés pour l'actif et le passif ainsi que les produits et les charges, et sur la présentation des éléments d'actif et de passif éventuels. Les évaluations les plus importantes impliquent les passifs et autres réclamations contre la Société, les avantages sociaux futurs, les passifs d'impôts futurs ainsi que la vie utile des immobilisations corporelles. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations et ces différences pourraient être importantes.

## M | PROGRAMME VIA PRÉFÉRENCE

Les coûts différentiels des voyages-récompenses accordés par la Société dans le cadre de son programme *VIA Préférence*, qui vise à récompenser ses clients les plus assidus, sont comptabilisés au fur et à mesure que ces voyages - récompenses sont gagnés, et présentés au poste comptes à payer et frais courus.

## N | OPÉRATIONS NON MONÉTAIRES

Les transactions non monétaires sont consignées à la juste valeur estimative des biens ou services reçus, ou encore, à la juste valeur estimative des services donnés, selon celle qui peut être déterminée avec la plus grande fiabilité. Les recettes générées par les transactions non monétaires sont constatées lorsque les services connexes sont rendus. Les charges résultant des transactions non monétaires sont constatées pendant la période où les tiers ont fourni les biens ou services.

## I | CRÉDITS D'IMPÔT À L'INVESTISSEMENT

Les crédits d'impôt à l'investissement sont comptabilisés lorsque des dépenses qualifiées sont encourues et si il y a une assurance raisonnable que les crédits seront réalisés. Ils sont amortis sur la durée estimative d'utilisation des immobilisations corporelles auxquels ils se rapportent. L'amortissement des crédits reportés est présente en diminution de la charge d'amortissement des immobilisations corporelles. Ces crédits sont compris dans les autres passifs à long terme.

## J | AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

La Société comptabilise les obligations en vertu de ses régimes de prestations d'avantages sociaux futurs.

Le coût des prestations de retraite et des autres avantages sociaux gagnés par les salariés est établi par des calculs actuariels selon la méthode de répartition des prestations au prorata des services, à partir des hypothèses les plus probables de la direction concernant le rendement prévu des placements des régimes, la progression des salaires, l'âge de départ à la retraite des salariés et les coûts prévus des prestations de soins de santé.

Aux fins du calcul du rendement estimatif des éléments d'actif dans le régime, ces éléments d'actif sont évalués à leur juste valeur.

Le 1 janvier 2000, la Société a adopté, sur une base prospective, la nouvelle norme comptable concernant la comptabilité des avantages sociaux futurs. L'amortissement des actifs et obligations transitoires est calculé selon la méthode linéaire sur la durée résiduelle moyenne d'activité des groupes de salariés actifs qui était de 13 à 14 ans à ce moment.

L'amortissement du coût des services passés est calculé selon la méthode linéaire sur la durée résiduelle moyenne d'activité des groupes de salariés actifs qui est, dans la plupart des cas, estimée à 12 ans.

L'excédent du gain actuariel net cumulé ou de la perte actuarielle nette cumulée supérieure à 10 % du plus élevé des obligations au titre des prestations constituées ou de la juste valeur des éléments d'actif des régimes au cours d'un exercice donné est amorti selon la durée résiduelle moyenne d'activité des groupes de salariés actifs de la Société qui, pour la plupart des cas, est estimée à 12 ans.

Les obligations de la Société à l'égard de l'indemnisation des accidents du travail sont fondées sur les rentes d'invalidités et rentes de survivants établies et confiées ainsi que sur d'autres sommes futures potentielles accordées pour des accidents qui sont survenus jusqu'à la fin de l'exercice. La Société est auto-assurée. Le calcul actuariel de ces obligations au titre des prestations constituées s'effectue selon la méthode de répartition des prestations, qui inclut la meilleure estimation de la direction en ce qui concerne l'augmentation des coûts, ainsi que d'autres hypothèses de nature démographique et financière. La meilleure estimation de la direction tient également compte de l'expérience et des hypothèses des commissions provinciales des accidents du travail. Les gains ou pertes actuariels sont amortis sur une période de sept ans, soit la durée moyenne de ces obligations.

6 | IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les immobilisations corporelles acquises des Chemins de fer nationaux du Canada et du Canadien Pacifique Limitée au début de l'exploitation en 1978 furent enregistrées à leur valeur nette de transfert. Les acquisitions subséquentes, incluant celles en vertu de contrats de location-acquisition, sont enregistrées au coût.

Les coûts de remise en état et de réparation du matériel roulant ainsi que les coûts associés aux améliorations des autres immobilisations corporelles sont capitalisés s'ils sont engagés dans le but d'améliorer la valeur des services ou de prolonger la durée d'utilisation de ces immobilisations, sinon ces coûts sont imputés aux résultats lorsqu'ils sont engagés.

Les immobilisations corporelles mises hors service sont dévaluées à leur valeur nette de réalisation.

L'amortissement des immobilisations corporelles est calculé selon la méthode linéaire à des taux permettant d'amortir le coût de ces immobilisations, moins leur valeur résiduelle, sur leur durée de vie utile estimative comme suit :

Matériel roulant	12 à 30 ans
Immeubles de maintenance	25 ans
Gares et installations	20 ans
Améliorations de l'infrastructure	5 à 40 ans
Améliorations locatives	3 à 20 ans
Machinerie et équipement	4 à 15 ans
Systèmes informatiques	3 à 7 ans
Autres immobilisations corporelles	3 à 10 ans

Les projets en voie de réalisation et les immobilisations corporelles mises hors service ne font pas l'objet d'un amortissement.

H | IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

La Société utilise la méthode des impôts exigibles pour comptabiliser les impôts sur les bénéfices, selon laquelle le montant des actifs et des passifs d'impôts futurs est constaté comme impôts futurs estimatifs exigibles attribuables aux écarts entre la valeur comptable inscrite aux états financiers et la base d'imposition des actifs et des passifs. Les actifs et les passifs d'impôts futurs sont déterminés en utilisant les taux pratiquement en vigueur pour l'exercice dans lequel on prévoit recouvrer ou régler ces écarts temporaires. L'effet sur les actifs et les passifs d'impôts futurs d'une modification aux taux d'imposition est constaté dans les résultats pour la période qui comprend la date d'entrée en vigueur. Les actifs d'impôts futurs sont constatés dans la mesure où la réalisation est jugée plus probable qu'improbable.

la Société constate dans les bénéfices tout solde du financement en capital reporté relatif à ces immobilisations corporelles. Le financement pour les immobilisations corporelles non amortissables est comptabilisé à titre de surplus d'apport.

## B | TRÉSORERIE

La trésorerie comprend des placements susceptibles de réalisation relativement rapide, achetés trois mois ou moins avant leur date d'échéance, et sont enregistrées au moindre du coût et de la valeur au marché.

## C | FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

Les placements à court terme sont enregistrés au moindre du coût et de la valeur du marché, évalués globalement.

Les autres placements du fonds de renouvellement des actifs sont enregistrés au coût. La valeur comptable de ces placements est réévaluée périodiquement en vue de déterminer s'il y a une moins-valeur durable. Une charge est imputée à l'état des résultats et des bénéfices non répartis au cours de l'exercice dans lequel on a constaté la diminution de valeur.

## D | CONSTATATION DES PRODUITS

Les produits tirés du transport de voyageurs sont comptabilisés au moment de la prestation des services. Les produits reçus pour des services ferroviaires à venir sont comptabilisés dans les produits reportés et inclus à ce titre dans le passif à court terme. Les autres produits comprennent des produits de placements ainsi que des produits de tiers et sont comptabilisés lorsqu'il sont gagnés.

## E | CONVERSION DE DEVISES

Les comptes en devises sont convertis à l'aide de la méthode temporelle. En vertu de cette méthode, les éléments monétaires du bilan sont convertis au taux de change en vigueur à la fin de l'exercice. Les gains et les pertes résultant de la variation du taux de change sont pris en compte dans l'état des résultats et des bénéfices non répartis. Les éléments non monétaires du bilan ainsi que les produits et les charges en monnaie étrangère sont convertis au taux de change en vigueur à la date où les opérations ont été effectuées.

## F | STOCKS

Les stocks comprennent principalement des pièces utilisées pour la maintenance du matériel roulant. Ils sont évalués au moindre du coût moyen pondéré et du coût de remplacement, ainsi qu'à la valeur de réalisation nette dans le cas des stocks désuets.



# Notes aux états financiers

## 1 | POUVOIRS ET OBJECTIFS

VIA Rail Canada inc. est une société d'État nommée à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Elle fut constituée en 1977 en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. La vision de la Société est d'être reconnue dans le secteur du transport de voyageurs comme chef de file canadien pour l'excellence du service. Sa mission est de travailler ensemble pour offrir des expériences de voyage qui anticipent les besoins de nos clients, et dépassent leurs attentes. La Société utilise l'infrastructure ferroviaire appartenant à d'autres sociétés de chemin de fer et dépend de celles-ci pour le contrôle de la circulation des trains. La Société n'est pas mandataire de Sa Majesté. Elle est assujettie aux impôts sur les bénéfices.

La Société a un seul secteur d'exploitation, le transport de voyageurs et des services connexes.

## 2 | CONVENTIONS COMPTABLES

Ces états financiers ont été dressés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Les principales conventions comptables suivies par la Société se résument comme suit :

### A | FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA

Le financement de l'exploitation, qui est relié aux services, activités et autres opérations engagés par la Société pour exploiter et administrer les services ferroviaires voyageurs au Canada, est comptabilisé à titre de réduction de la perte d'exploitation. Ce montant représente l'écart entre les charges et les produits d'exploitation, excluant les avantages sociaux futurs et les opérations hors caisse reliées aux immobilisations corporelles et aux impôts futurs, et est fondé sur un budget d'exploitation qui est approuvé chaque année par le gouvernement du Canada.

Le financement pour les immobilisations corporelles amortissables est comptabilisé comme financement en capital reporté dans le bilan, et est amorti selon la même méthode et durant les mêmes périodes que celles des immobilisations corporelles connexes. Lors de l'aliénation d'immobilisations corporelles amortissables financières,

# État des flux de trésorerie

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE

(EN MILLIERS)

2005 | 2004 |

Activités d'exploitation		
Bénéfice net de l'exercice	22 259 \$	21 664 \$
Éléments hors caisse reliés aux résultats :		
Amortissement des immobilisations corporelles	59 336	59 362
Pertes sur radiations et cessions d'immobilisations corporelles	610	1 657
Gains sur cessions des investissements du fonds de renouvellement des actifs	(7 073)	(766)
Amortissement des primes et des escomptes sur achats d'obligations	187	181
Amortissement des crédits d'impôt à l'investissement	(347)	(347)
Amortissement du financement en capital reporté	(57 633)	(59 354)
Impôts futurs	1 576	8 511
Gains non matérialisés sur les instruments financiers dérivés	(5 827)	(4 919)
Fluctuation des éléments hors caisse du fonds de roulement reliés aux résultats	13 720	8 434
Fluctuation des autres actifs à long terme	3 766	766
Fluctuation de l'actif au titre des prestations constituées	(31 317)	(28 646)
Fluctuation du passif au titre des prestations constituées	2 460	1 643
Fluctuation des autres passifs à long terme	(67)	(91)
	1 650	8 095

Activités de financement		
Financement en capital par le gouvernement du Canada	700	20 156
Fluctuation du financement en capital à recevoir du gouvernement du Canada	-	3 710
	700	23 866

Activités d'investissement		
Acquisition de placements du fonds de renouvellement des actifs	(64 787)	(10 659)
Produit de la vente de placements du fonds de renouvellement des actifs	76 190	5 217
Acquisition d'immobilisations corporelles	(21 198)	(20 156)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles	252	899
	(9 543)	(24 699)

Trésorerie		
Augmentation (diminution) de l'exercice	(7 193)	7 262
Solde au début de l'exercice	9 814	2 552
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>	<b>2 621 \$</b>	<b>9 814 \$</b>

Représenté par :

Encaisse et chèques en circulation	126 \$	(1 544) \$
Placements à court terme, 3,28 %, échéant en janvier 2006 (2004 : 2,51 %)	2 495	11 358
	2 621 \$	9 814 \$

VOIR LES NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

ÉTATS FINANCIERS

VIA Rail Canada 2005 | 51

# Etat des résultats et des bénéfices non répartis

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE

2005 | 2004

Produits	2005	2004
Voyageurs	255 593 \$	240 620 \$
Revenus de placements	22 017	5 735
Autres	12 150	12 358
	<b>289 760</b>	<b>258 713</b>

Charges	2005	2004
Rémunération et avantages sociaux	210 825	195 726
Exploitation des trains et carburant (NOTE 11)	97 091	87 560
Gares et autres immeubles	27 818	27 706
Marketing et ventes	27 120	25 254
Matériel de maintenance	23 964	24 382
Fournitures à bord des trains	17 359	16 618
Taxes d'exploitation	11 394	1 557
Avantages sociaux futurs (NOTE 6)	(14 043)	(19 263)
Amortissement et pertes sur radiations et cessions d'immobilisations corporelles	59 599	60 672
Autres	31 025	47 014
	<b>492 152</b>	<b>467 226</b>

## Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement du Canada et les impôts sur les bénéfices

Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	169 001	177 444
Amortissement du financement en capital reporté (NOTE 8)	57 633	59 354
Bénéfices avant impôts	24 242	28 285
Impôts sur les bénéfices (NOTE 7)	1 983	6 621
<b>Bénéfice net de l'exercice</b>	<b>22 259</b>	<b>21 664</b>
Bénéfices non répartis au début de l'exercice	110 305	88 641
<b>Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice</b>	<b>132 564 \$</b>	<b>110 305 \$</b>

VOIR LES NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

Actif à court terme	
Trésorerie	9 814 \$
Comptes à recevoir	6 723
Autres créances à recevoir	1 514
Instruments financiers dérivés (NOTE 11)	5 678
Stocks	16 105
Fonds de renouvellement des actifs (NOTE 4)	37 700
	37 085
Actif à long terme	
Immobilisations corporelles (NOTE 3)	571 012
Fonds de renouvellement des actifs (NOTE 4)	68 489
Actif au titre des prestations constituées (NOTE 6)	177 245
Instruments financiers dérivés (NOTE 11)	6 587
Autres	4 752
	824 319
	894 660 \$

Passif à court terme	
Comptes à payer et frais courus (NOTES 5 ET 11)	86 682 \$
Produits reportés	8 988
Autres	7 403
	558
	108 680
	94 643

Passif à long terme	
Passif au titre des prestations constituées (NOTE 6)	19 345
Passifs d'impôts futurs (NOTE 7)	35 408
Crédits d'impôt à l'investissement reportés	2 639
Autres	568
	364
	60 420
	578 733
	635 666

Avoir de l'actionnaire	
Capital-actions (NOTE 9)	9 300
Surplus d'apport	4 963
Bénéfices non répartis	132 564
	110 305
	124 568
	894 660 \$
	911 404 \$

ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS (NOTES 10 ET 15 RESPECTIVEMENT)  
VOIR LES NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

Au nom du Conseil,

*James J. Smith, FCA*

James J. Smith, FCA  
Administrateur et président du Comité  
de la vérification et des risques

*Donald Pettit*

Donald Pettit  
Administrateur et président du Conseil  
par intérim

# Rapport des vérificateurs

AU MINISTRE DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE  
ET DES COLLECTIVITÉS

Nous avons vérifié le bilan de VIA Rail Canada inc. au 31 décembre 2005 et les états des résultats et bénéfices non répartis et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Société. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Société au 31 décembre 2005 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, nous déclarons qu'à notre avis, ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à notre avis, les opérations de la Société dont nous avons eu connaissance au cours de notre vérification des états financiers ont été effectuées, à tous les égards importants, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* et aux statuts et règlements administratifs de la Société.

*Ernst & Young P.C. / S.E.N.C.R.L.*

*Sheila Fraser*

Sheila Fraser, FCA

Comptables Agréés

Vérificatrice générale du Canada

Montréal, Canada  
Le 8 février 2006



# Déclaration de responsabilité de la direction

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 2005

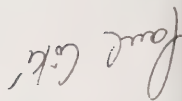
La direction de la Société est responsable de la préparation et de l'intégrité des états financiers présentés dans son rapport annuel. Ces états ont été dressés selon les principes comptables généralement reconnus du Canada et comprennent nécessairement certains montants déterminés d'après les meilleures estimations et selon le jugement de la direction. Les renseignements financiers présentés ailleurs dans le rapport annuel sont conformes à ceux des états financiers. La direction considère que les états donnent une image fidèle de la situation financière de la Société, des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie.

Pour s'acquitter de sa responsabilité, la Société applique des contrôles internes, des politiques et des procédures visant à assurer la fiabilité de l'information financière et la protection des biens. Les systèmes de contrôle interne sont soumis à l'examen périodique des vérificateurs internes, Samson Bélair/Deloitte & Touche, société en nom collectif. Les vérificateurs externes, la vérificatrice générale du Canada ainsi que Ernst & Young s.r.l./s.e.n.c.r.l., ont vérifié les états financiers de la Société pour l'exercice terminé le 31 décembre 2005. Leur rapport indique l'étendue de leur vérification ainsi que leur opinion sur les états financiers.

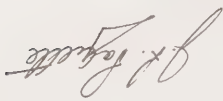
Le Comité de la vérification et des risques du Conseil d'administration, se composant principalement d'administrateurs indépendants, se réunit périodiquement avec les vérificateurs internes et externes et avec la direction pour examiner l'étendue de la vérification et pour évaluer les comptes rendus de leurs vérifications. Les états financiers ont été examinés et approuvés par le Conseil d'administration, suite à une recommandation du Comité de la vérification et des risques.

Le président et chef de la direction,

Le chef des services financiers,



Paul Côté



J. R. Paquette

Montréal, Canada  
Le 8 février 2006

# États financiers

Les efforts pour améliorer le marketing dans le Web et les options de vente ainsi que redéployer la capacité du parc dans les marchés qui présentent un potentiel de rentabiliser la capacité en période hors pointe, et à explorer les occasions de l'achalandage consisteront principalement à parfaire les services existants, à tout en réduisant davantage les coûts de distribution. Les efforts visant à augmenter les autres technologies permettront de répondre à la demande croissante des clients, VIA commence l'année 2006 avec confiance, elle demeure fort préoccupée par la stabilité financière des services ferroviaires voyageurs au Canada, et par la possibilité de maintenir un service de qualité à long terme. Même si les charges d'exploitation augmentent de façon substantielle, le financement d'exploitation pour le service demeure gelé aux niveaux de 1999, ce qui crée un important déficit de financement. VIA a réussi à combler ce déficit en utilisant des fonds qui étaient destinés à l'investissement en immobilisations, fonds qui seront épuisés d'ici la fin de 2006.

L'investissement en immobilisations a donc à son tour été retardé, en attendant que le gouvernement fédéral prenne des décisions quant au rôle futur du rail voyageurs comme moyen de transport au pays. L'investissement crucial étant continuellement retardé, le rendement du rail voyageurs s'en ressentira, tout comme, en bout de ligne, la viabilité de celui-ci à titre de service aux Canadiens.

VIA fera tout en son pouvoir afin de continuer d'améliorer la ponctualité du rail voyageurs, qui dépend largement de l'infrastructure détenue par les compagnies de rail marchandises. La coopération entre VIA et le CN visant à traiter les problèmes de capacité du réseau a donné d'excellents résultats, et se poursuivra. Il est toutefois clair que des solutions à long terme relatives à l'infrastructure exigeront des investissements en vue d'augmenter la capacité et d'améliorer l'infrastructure détenue par les exploitants de chemin de fer d'intérêt local.

VIA continuera de collaborer étroitement avec le gouvernement du Canada pour explorer une vision à long terme de l'avenir du rail voyageurs et des options d'investissement dans cet avenir. La Société est persuadée qu'avec une vision claire, le rail voyageurs demeurera un service de transport pertinent et rentable pour les Canadiens.

Puisqu'il est prévu que les charges d'exploitation de base continueront de grimper, VIA devra maintenir un contrôle des coûts rigoureux, explorer de nouveaux moyens d'accroître la productivité et tirer profit de nouvelles occasions de marché.

VIA estime qu'elle maintiendra et améliorera encore le haut niveau de rendement du rail voyageurs en 2006. Le Conférence Board du Canada prévoit une hausse de 2,6 % au chapitre des voyages au Canada, ce qui correspond à peu près au taux de croissance de l'industrie en 2005. VIA s'attend à égalier ou même à dépasser ce taux de croissance, en demeurant concentrée sur le service à la clientèle et sur les buts clés énoncés dans le plan *Aller de l'avant*.

## PERSPECTIVES POUR 2006

Il existe également des défis propres au service transcontinental de l'Est. La ponctualité a chuté de huit points de pourcentage depuis 2004. Les retards attribuables aux chemins de fer d'intérêt local ont plus que doublé en 2005 à cause du besoin de circuler à vitesse réduite.

Pour une deuxième année consécutive, le service transcontinental de l'Ouest a connu beaucoup plus de retards liés au CN. Les minutes de retard se sont accrues de 38 % par rapport à 2004, en raison des déraillements et de la congestion entraînée par un plus grand nombre de trains de marchandises. Certains retards attribuables à la congestion des voies ferrées découlent d'une entreprise majeure du CN qui consiste à accroître la capacité de ses voies d'évitement, entreprise qui se poursuivra en 2006. Bien que la ponctualité s'en trouvera ultimement améliorée, VIA collabore étroitement avec le CN pour réduire les retards causés par de tels travaux.

VIA suit de près les minutes de retard et fait une distinction entre celles qui sont causées par ses propres activités et celles qui sont attribuables aux propriétaires de l'infrastructure ou à des tiers. Ainsi, VIA a traité des problèmes cruciaux dans les sphères dont elle a le contrôle direct, notamment la maintenance du matériel roulant dans le traitement des voyageurs. Les retards causés par la maintenance du matériel roulant dans le corridor Québec-Windsor a diminué de 18 % comparativement à 2004, et les voyageurs ont connu moins d'interruptions de service liées à des défaillances mécaniques. Les efforts déployés par le Service à la clientèle constituent un autre facteur qui a contribué à l'amélioration, puisqu'ils ont permis de réduire de 31 % les minutes de retard d'origine non mécanique par rapport à 2004.

## DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS

À l'heure actuelle, le gouvernement n'a pas approuvé de nouveau financement d'immobilisations pour le rail voyageurs. VIA doit donc puiser dans son Fonds de renouvellement des actifs interne pour combler non seulement ses besoins en immobilisations, mais aussi son déficit de financement d'exploitation.

VIA prévoyait à l'origine dépenser 32,4 millions de dollars en immobilisations au cours de 2005, montant presque entièrement financé au moyen du Fonds de renouvellement des actifs. Les immobilisations réelles pour 2005 ne s'élèvent toutefois qu'à 21,2 millions de dollars, soit 11,2 millions de dollars de moins que prévu.

Ces dépenses moindres s'expliquent en partie par la prudence avec laquelle VIA gère ses ressources en immobilisations limitées. Puisque le gouvernement n'avait toujours pas approuvé de nouveau financement d'immobilisations pour 2006, VIA risquait de n'avoir aucun financement d'immobilisations pour cette année. Par conséquent, VIA a décidé de réviser ses plans d'immobilisations de 2005 de façon à réaffecter en 2006 certaines sommes restantes du Fonds de renouvellement des actifs, afin de disposer d'un montant minimal pour les investissements en immobilisations au cours de 2006. Il a donc fallu annuler des projets prévus pour permettre le transfert d'un financement d'immobilisations de cinq millions de dollars de 2005 à 2006.

## PONCTUALITÉ

VIA Rail est parvenue à améliorer considérablement la ponctualité pour la première fois depuis les quatre dernières années. La ponctualité globale a atteint 81 % en 2005, soit une amélioration de 11 points de pourcentage par rapport à 2004. C'est là l'un des progrès les plus appréciables dans l'histoire de VIA à ce chapitre. Les améliorations les plus remarquables se sont produites pendant la période des Fêtes et les difficiles mois d'hiver.



## FRAIS D'EXPLOITATION

Certains facteurs ponctuels et récurrents ont fait en sorte que les charges d'exploitation totales en 2005 ont dépassé le montant budgétisé de 11,5 millions de dollars ou 3 %. Comparativement à 2004, les charges d'exploitation totales ont monté de 5 %.

La hausse du prix du carburant a été une cause importante de l'augmentation des charges. Toutefois, les impacts négatifs sur les résultats financiers de VIA ont été atténués en 2005 par le rajustement des tarifs et par les techniques de couverture, qui ont protégé la Société du plein impact des hausses de prix du pétrole.

La situation financière changeante touchant le régime de retraite des employés syndiqués de VIA a aussi eu une incidence sur les charges d'exploitation, et continuera de les influencer dans les prochaines années. Tel que l'exige la *Loi de l'impôt sur le revenu*, la Société n'a pas cotisé au régime de retraite des employés syndiqués pendant un certain nombre d'années. VIA a recommencé ses cotisations en 2005 en raison de la détérioration de la situation financière du régime. Ces cotisations imprévues, qui ont commencé au deuxième semestre, ont totalisé cinq millions de dollars.

En outre, les coûts liés aux accidents et les provisions pour les réclamations de tiers ont accusé une forte hausse en 2005, excédant le montant budgétisé de quatre millions de dollars.

L'accroissement global des charges d'exploitation cache l'impact du contrôle serré que la Société exerce sur les coûts. Malgré les hausses de prix du carburant et les augmentations de coûts liées à la piètre ponctualité des liaisons longs parcours de l'Ouest et de l'Est, les charges d'exploitation des trains – y compris le carburant, le matériel de maintenance ainsi que les frais relatifs aux gares et aux biens – sont inférieures au montant budgétisé pour 2005, mais représentent presque dix millions de dollars de plus que l'an dernier. Les frais de marketing et de vente, ainsi que les coûts liés aux produits à bord des trains, se sont avérés plus élevés que l'an passé et supérieurs au montant prévu au budget; cette situation s'explique toutefois par un volume de voyageurs et des produits plus élevés.

## PRODUITS D'EXPLOITATION ET ACHALANDAGE

En 2005, tant les produits que l'achalandage ont dépassé les objectifs budgétaires. Cette croissance est particulièrement significative, étant donné la performance inégale que le marché des voyages au Canada a affichée dans l'ensemble; certains marchés internationaux clés n'ont même connu aucune croissance au cours de l'année.

Après la faillite de Jetso en mars, VIA a profité d'une recrudescence de la demande au pays, provenant notamment d'un fort pourcentage de nouveaux utilisateurs du rail voyageurs. Les Flexi Tarifs, lancés plus tôt en janvier, ont aidé VIA à conserver ces nouveaux clients en leur offrant un choix de tarifs simplifié et plus souple. Les Flexi Tarifs ont également accru les rendements, comparativement à 2004, et amélioré l'utilisation de la capacité.

Un ajustement tarifaire effectué au milieu de l'année, principalement pour compenser la hausse du prix du carburant, n'a aucunement nuit à la demande, puisque les compagnies aériennes avaient déjà augmenté leurs tarifs.

Dans l'ensemble, les produits par voyageur-mille ont grimpé à 28,6 cents, c'est-à-dire 2 % de plus qu'en 2004. Les produits voyageurs ont connu une augmentation de 15 millions de dollars par rapport à 2004, ce qui excède les objectifs budgétaires de plus de 6 %. Les voyageurs-milles, à 888 millions, ont progressé de plus de 4 % en raison du fort achalandage dans le Corridor et de la récupération de marchés pour les longs parcours dans l'Est et dans l'Ouest du Canada. L'achalandage a atteint 4,1 millions de voyages en 2005, un record pour le réseau ferroviaire voyageurs actuel.

Même si elle a fait face à des défis au niveau des produits au premier trimestre, VIA a dépassé ses objectifs au milieu de l'année. Depuis septembre, la croissance des produits voyageurs s'est considérablement accélérée. De septembre à décembre, les produits voyageurs ont augmenté de plus de 9 %, tandis que l'achalandage a grimpé d'environ 6 % par rapport à l'an dernier. En 2005, la classe *Confort* a affiché une solide croissance tant au niveau des produits que de l'achalandage. Les classes *VIA 1* et voitures-lits ont enregistré une hausse sur le plan des produits, mais seulement une croissance minimale sur le plan de l'achalandage.

# Commentaires et analyse de la direction

Cette analyse présente les données et les commentaires propres à la situation financière de la Société, ainsi que les résultats d'exploitation pour l'exercice 2005. Cette analyse devrait être lue avec les états financiers présentés aux pages suivantes.

## APERÇU DES RÉSULTATS FINANCIERS

VIA a obtenu des résultats financiers exceptionnels en 2005, dépassant ainsi la solide performance financière enregistrée en 2004. Malgré la pression exercée par l'augmentation des charges d'exploitation et par la turbulence dans les marchés des voyages, la Société a considérablement réduit son déficit d'exploitation net par rapport aux prévisions budgétaires et au montant de l'année 2004.

Cette performance exceptionnelle s'explique par l'accroissement significatif des produits voyageurs, et par les revenus provenant de la comptabilisation ponctuelle de gains en capital dans le Fonds de renouvellement des actifs, le portefeuille de placement de VIA. En 2005, les produits totaux ont atteint un niveau record de 289,8 millions de dollars, soit 26,3 millions de dollars (ou 10 %) de plus que prévu au budget et 31 millions de dollars (ou 12 %) de plus qu'en 2004.

Les produits plus élevés ont plus que compensé les charges d'exploitation supérieures aux prévisions, ce qui a permis à la Société de terminer son exercice financier avec un déficit d'exploitation de 175,9 millions de dollars. Il s'agit là d'une importante diminution de 14,9 millions de dollars (ou 8 %) par rapport au montant prévu au budget et de 9,2 millions de dollars (ou 5 %) comparativement à l'année 2004.

Le financement d'exploitation annuel du gouvernement fédéral pour le rail voyageurs est gelé à 169 millions de dollars depuis 1999. La Société doit utiliser ses ressources internes (le Fonds de renouvellement des actifs) pour combler l'écart entre le financement public offert et le financement réel requis. Grâce à ses excellents résultats financiers, VIA a pu réduire son déficit de financement de 2005, et donc le financement à tirer du Fonds de renouvellement des actifs, à 6,9 millions de dollars. Cette diminution représente une amélioration de 14,9 millions de dollars (ou 68 %) par rapport aux prévisions.

# Gouvernance d'entreprise

Après une année de transition à la direction de VIA, le gouvernement du Canada a nommé M. Paul Côté président et chef de la direction de la Société le 1<sup>er</sup> février 2005. Le gouvernement a aussi pourvu à un grand nombre des postes vacants au sein du Conseil d'administration de VIA, en nommant neuf nouveaux membres au Conseil en 2005. Le gouvernement n'a pas encore nommé un nouveau président du Conseil.

La Société et son Conseil d'administration se sont engagés à respecter les principes de la bonne gouvernance d'entreprise dans le cadre du programme de gouvernance instauré en 2003 et pleinement mis en œuvre en 2004. La formation et l'orientation des nouveaux membres du Conseil commencées en 2005 portent principalement sur les rôles et responsabilités liés à l'administration d'une société d'État. D'autres séances d'orientation auront lieu en 2006.

## CODE D'ÉTHIQUE

En prévision de la nouvelle législation fédérale, VIA a instauré en 2005 un Code d'éthique clair destiné à tous ses employés.

Le Code appuie les valeurs fondamentales de la Société et confirme la volonté de VIA de maintenir un environnement de travail qui favorise le respect et l'intégrité. Il énonce de manière officielle les valeurs et les pratiques commerciales de VIA. C'est aussi une promesse de servir les Canadiens en suivant les normes les plus élevées sur le plan du comportement éthique et du service à la clientèle. Tous les cadres et les employés syndiqués doivent suivre un cours de formation sur le nouveau Code. VIA a également retenu les services d'un agent de conformité indépendant, de tierce partie, pour s'assurer que les employés de VIA soient libres de communiquer leurs préoccupations relatives aux activités de VIA en sachant qu'elles seront reconnues et résolues équitablement.

## AUGMENTER LA SENSIBILISATION ET LE CHOIX

La plus importante contribution de VIA à la protection de l'environnement au Canada consiste à offrir aux Canadiens un moyen de transport efficace et écologique.

Jusqu'à 50 % des émissions de gaz à effet de serre produites par les activités personnelles des Canadiens proviennent de l'utilisation de véhicules privés, et le rail voyageurs est un moyen de transport capable de remplacer les voitures pour une bonne part. Il existe un grand potentiel de réduction des émissions totales causées par le transport en augmentant l'utilisation du rail voyageurs à l'avenir. Il en dépend de la capacité de VIA à fournir des liaisons ferroviaires plus rapides et plus fréquentes afin de rendre le voyage par train plus commode pour les gens. Et dans une grande mesure, cela exigera de nouveaux investissements dans le matériel roulant et dans l'infrastructure : le matériel roulant doit pouvoir rouler plus vite, et l'infrastructure doit pouvoir supporter en toute sécurité une vitesse plus élevée, ainsi qu'un plus grand nombre de trains.

VIA explore des options d'investissement qui permettraient d'apporter des améliorations modestes, mais significatives. La Société a préparé un plan d'investissement à moyen terme que le gouvernement pourra étudier et grâce auquel VIA pourrait éliminer quantité de voyages en voiture en attirant plus d'utilisateurs vers le rail voyageurs, ce qui réduirait grandement les émissions annuelles de GES causées par le transport.



VIA prévoit réviser les systèmes électriques dans ses voitures LRC plus âgées en effectuant la conversion à un éclairage à DEL plus efficace et plus durable, là où c'est possible, en utilisant de nouveaux moteurs hautement efficaces pour actionner les portes et d'autres systèmes et en installant de nouvelles commandes à microprocesseur pour les systèmes de chauffage et de refroidissement. Nous installerons aussi des rideaux dans toutes les voitures afin de réduire le besoin de climatisation en été.

## PRATIQUES COMMERCIALES ÉCOLOGIQUES

Bien que VIA concentrera principalement ses efforts de protection de l'environnement sur les émissions provenant des trains, elle s'engage à respecter l'environnement en incorporant des stratégies de réduction, de réutilisation et de recyclage à toutes ses activités. Un programme de recyclage à bord des trains a été mis en œuvre dans toutes les liaisons de l'Ouest du Canada et du Corridor; ce programme sera bientôt mis en œuvre dans les liaisons de l'Est. En décembre 2005, VIA a reçu un prix d'excellence en matière de protection de l'environnement de l'Association des chemins de fer du Canada pour un nouveau volet de ce programme de recyclage, soit l'initiative de récupération et de recyclage des textiles de VIA. Dans le cadre de cette initiative, VIA récupère de ses activités de vieux uniformes et de la literie endommagée qu'elle donne à des œuvres de bienfaisance en vue de leur réutilisation.

La Société insiste également davantage sur l'achat de produits et services écologiques lorsqu'elle traite avec ses fournisseurs; elle collabore actuellement avec des fournisseurs pour réduire la production de déchets issus de matières telles que l'emballage. Par exemple, le rapport annuel et les indicateurs nationaux de VIA sont maintenant imprimés sur du papier produit à l'aide de procédés respectueux de l'environnement.

Les employés de VIA ont formé trois nouvelles équipes vertes en 2005, ce qui porte le total à dix. En participant bénévolement à ces équipes, les employés créent des initiatives environnementales dans leur milieu de travail et dans leur communauté, tout en aidant à sensibiliser les Canadiens à l'égard des conséquences du transport sur l'environnement et des avantages du train. Ils font une différence de la manière la plus directe possible, c'est-à-dire par leurs propres gestes concrets.

Les équipes vertes de VIA ont organisé une vaste gamme d'activités en 2005, dont les célébrations du Jour de la Terre partout au pays et la participation de VIA à la journée « En ville, sans ma voiture! » tenue à Montréal. Les employés ont également été invités à participer au « Défi d'une tonne » de Transports Canada, qui encourageait les Canadiens à diminuer d'une tonne les émissions générées par leurs activités personnelles en 2005.

Les émissions de gaz à effet de serre (GES) constituent l'une des principales causes du réchauffement de la planète, et le transport est l'une des plus grandes sources de ces émissions. Depuis 1990, VIA a réussi à diminuer sa consommation de carburant de 25 % par voyageur-kilomètre, ce qui a permis de réduire les émissions de GES de 13 %. Cette réduction correspond à plus du double de la cible du Canada prévue dans le cadre de l'accord de Kyoto, soit une diminution de 6 % d'ici 2008-2012 par rapport à 1990.

Des réductions significatives ont été réalisées grâce à la modernisation du matériel roulant transcontinental de VIA au cours des années 1990, et à l'achat de 21 nouvelles locomotives moins polluantes en 2001. En outre, VIA s'est constamment efforcée de gérer l'ensemble de son parc plus efficacement et d'augmenter sa productivité. Ainsi, la réduction marquée de la consommation du carburant s'accompagne d'une hausse du nombre de voyageurs-milles par train, ce qui signifie que VIA en fait plus avec moins. Les stratégies actuelles de réduction des émissions portent sur l'amélioration du matériel roulant et de la technologie utilisés par VIA, ainsi que sur l'efficacité avec laquelle VIA exploite son matériel roulant.

En 2005, VIA a commencé à travailler sur un prototype en vue de la remise à neuf des moteurs de ses anciennes locomotives F-40 de General Motors, pour satisfaire aux normes environnementales les plus rigoureuses en Amérique du Nord sur le plan des moteurs remis à neuf. Des génératrices distinctes pour les commodités offertes à bord seront installées afin de faire fonctionner le moteur principal plus efficacement, et un système électrique de réchauffement du moteur sera installé pour permettre d'éteindre les moteurs même par temps très froid en hiver, là où des prises d'alimentation électrique sont accessibles. Un système de démarrage et d'arrêt automatique sera utilisé à longueur d'année pour arrêter les moteurs en l'absence de source d'électricité en bordure de la voie et pour les faire redémarrer automatiquement quand la température du moteur baisse.

Ces nouveaux systèmes permettront de réduire la période de ralenti des moteurs dans les gares et accroîtront l'efficacité énergétique du chauffage aux points d'attente. VIA collabore également avec General Electric pour équiper les récentes locomotives P-42 de General Electric de systèmes de démarrage/d'arrêt automatique et de chauffage aux points d'attente.

# L'environnement

Structurer activement nos activités de façon à répondre aux besoins de nos clients d'une manière respectueuse de l'environnement, tout en aidant le Canada à remplir son engagement dans le cadre de l'accord de Kyoto.

VIA est un transporteur chef de file en matière de performance environnementale, et des buts liés à l'environnement ont été intégrés aux affaires de VIA depuis un certain nombre d'années. Ces buts demeurent prioritaires dans le plan *Aller de l'avant* de la Société. La Politique environnementale de VIA, appuyée par le Système de gestion de l'environnement, fait partie des pratiques commerciales quotidiennes de la Société.

Le rail voyageurs est déjà reconnu comme étant l'un des moyens de transport public les plus écologiques qui soit aujourd'hui. VIA estime qu'il est possible d'accroître considérablement la contribution du rail à la protection de l'environnement au Canada en améliorant continuellement ses activités actuelles et en développant les services ferroviaires comme choix écologique pour le transport des Canadiens.



Par suite de l'amélioration des systèmes de ventes par téléphone et des services par Internet, VIA a fermé en 2007 son bureau des ventes par téléphone à Toronto. Cette fermeture a entraîné des économies de coûts, tandis que la consolidation des activités dans les installations de Montréal et de Moncton assurera un service continu de grande qualité.

## PARTENARIATS PRODUCTIFS

Les partenariats sont efficaces afin de développer de nouveaux services ou des services rehaussés à l'intention des clients, tout en réduisant les coûts directs et les risques commerciaux connexes pour VIA.

L'accès à Internet sans fil à bord des trains constitue un bel exemple. Le service Wi-Fi dans la classe *VIA 1* est fourni par Parsons Transportation Group, l'une des plus importantes firmes d'ingénierie au monde experte en transports et en communications. Parsons a reconnu le potentiel de croissance dans ce domaine et s'est donc engagée à long terme, assumant les risques et les coûts liés à la fourniture du réseau et équipant les trains de VIA avec la technologie. En retour, la firme perçoit le montant des frais à l'utilisation payés par les voyageurs. Parallèlement, VIA attire et conserve plus de clients, particulièrement les voyageurs d'affaires, en leur proposant un service populaire qui ajoute beaucoup de valeur au temps consacré à leur déplacement.

À bord de certains trains partant de Toronto à destination de Niagara Falls, des activités telles que la dégustation de vins et fromages ont été offertes gratuitement aux voyageurs, et ce, sans coût pour VIA. Ces activités ont aussi été organisées par des partenaires désireux d'assurer la promotion de leurs propres produits et services, tout en rehaussant l'expérience de voyage pour les clients de VIA.

Les partenariats avec des forfaitistes, ainsi qu'avec des agences et des associations de tourisme demeurent un moyen important pour VIA de contribuer au développement de l'industrie touristique au Canada, tout en partageant les coûts de développement et de marketing pour rejoindre les touristes à l'étranger. Par exemple, le forfaitiste canadien Brewster fournit à VIA des services de marketing en Chine, l'un des plus grands marchés en émergence pour les voyages au Canada. D'une part, VIA profite de l'expertise de Brewster à l'échelle internationale, et d'autre part, elle obtient l'accès à un marché clé à un coût raisonnable.



Les employés de VIA ont montré leur engagement envers le contrôle des coûts et reconnaissent l'importance d'augmenter l'auto-suffisance financière de l'exploitation du rail voyageurs. VIA a récemment incorporé ce but dans ses programmes de motivation et de gestion du rendement, conçus pour encourager et récompenser le contrôle efficace des coûts ainsi que le bon rendement sur le plan des produits.

La technologie a été un outil important permettant d'améliorer la productivité. Les services automatisés et par Internet se sont avérés être la façon la plus rentable de gérer les réservations et de renseigner les clients sur les voyages. Les bornes de billetterie libre-service dans le Corridor, de même que le libre-service offert aux clients au moyen du site Web de VIA, ont grandement contribué à réduire les coûts en 2005.

VIA entreprend un processus exhaustif de révision et de remaniement de son site Web, afin que les clients le trouvent plus pratique et puissent plus facilement y trouver l'information ainsi que faire leurs réservations. En outre, nous développons des outils d'administrer leurs programmes de voyages directement avec VIA.

VIA a également lancé la facturation et le règlement automatisés pour les agences de voyages affiliées à l'ATA, ce qui a encouragé de nombreux agents à désormais traiter leurs réservations par Internet. Les agences de voyages sont de plus en plus nombreuses à utiliser le portail Web VIA à l'intention des agences de voyages afin d'effectuer les réservations de train pour leurs clients – les ventes effectuées au moyen de ce portail ont grimpé de 2,8 millions de dollars en 2004 à 9 millions de dollars en 2005.

La technologie aide aussi à stimuler la productivité dans les bureaux des ventes par téléphone de VIA. Un système automatisé de contrôle des appels et de rapport téléphonique permet aux gestionnaires d'évaluer le rendement des agents par rapport à des objectifs clairement définis, d'analyser les statistiques sur le rendement, et de consacrer plus de temps à l'encadrement personnel et à la formation des employés. Un système de gestion des effectifs a amélioré la prévision de la demande ainsi que la gestion du rendement, et a permis d'établir des horaires optimaux et rentables pour le personnel.

# L'entrepreneur

Devenir de plus en plus autosuffisants  
en améliorant continuellement la productivité  
et en accroissant le ratio de rentabilité  
pour toutes les liaisons ferroviaires.

Le recouvrement des coûts d'exploitation du rail voyageurs s'est considérablement amélioré (de plus de 120 % ces 15 dernières années. Bien que les résultats de 2003 et de 2004 aient laissé à désirer, le recouvrement des coûts est remonté aux niveaux de 2002 en 2005. La croissance des produits a été un facteur clé de ce succès ; les efforts visant à accroître la productivité et à établir de nouveaux partenariats d'affaires rentables ont aussi joué un rôle essentiel.



Les partenariats intermodaux constituent une autre occasion d'attirer de nouveaux clients. VIA a établi un partenariat avec Westjet pour offrir une expérience de voyage par train/avion transparente, et a intégré les services d'autocar au transport en train à ses gares de Halifax et de Miramichi. La Société explore actuellement des options avec la ville de Guelph afin d'établir un centre de transport interrégional à la gare voyageurs de Guelph.

## NOUVEAUX PRODUITS ET SERVICES

VIA a mené un projet pilote fort encourageant en 2005 qui propose une connexion Wi-Fi, ou l'accès à Internet sans fil, aux clients voyageant en classe *VIA 1* dans le corridor Québec-Windsor. Ce genre d'amélioration de service attire les clients d'affaires qui aiment être productifs pendant leurs déplacements, tirant ainsi profit des forces uniques du rail voyageurs dans le marché. Le projet a connu un succès retentissant et en 2006, VIA étendra son service Wi-Fi à tous les trains et à certaines gares du Corridor.

En 2005, VIA a mis la voiture-salon *Glenflesher* à la disposition de ses clients au départ de trains sélectionnés à destination de Niagara Falls: cette expérience a suscité de l'enthousiasme. La Société évalue le potentiel de produits que pourrait représenter un service saisonnier de voiture-salon opérant dans ces trains ainsi que dans les trains entre Montréal et Toronto.

VIA examine aussi les occasions d'augmenter l'achalandage en maximisant la capacité de son parc dans les principaux marchés en croissance. Ainsi, en 2005, VIA a mis fin à la liaison touristique saisonnière *Brus d'Or<sup>™</sup>* en Nouvelle-Écosse, qui n'a pu se remettre du recul accusé par le tourisme depuis 2003. La Société a également retiré sa liaison de nuit entre Montréal et Toronto. Parallèlement, VIA a ajouté une fréquence hebdomadaire à sa liaison Niagara Falls-Toronto pendant 13 semaines, et ce service sera offert pendant 20 semaines en 2006. VIA étudie maintenant les possibilités d'ajouter des trains hebdomadaires, saisonniers ou thématiques dans d'autres marchés.

## STRUCTURE TARIFAIRE PLUS SOUPLE

VIA a lancé les Flexi Tarifs pour offrir une structure tarifaire plus souple et davantage de choix aux clients, ainsi que pour éliminer les restrictions complexes qui s'appliquaient à la réservation de billets à tarif réduit. Cette nouvelle structure tarifaire est plus simple, ressemble à celle des autres services de transport voyageurs et reflète le fait que les clients ont de plus en plus tendance à réserver leurs places à une date plus proche de celle du départ.

Pour rendre les voyages en train plus accessibles aux aînés, VIA offre le tarif compagnon pour les aînés pendant la saison intermédiaire et la période hors pointe sur les liaisons de l'Ouest et de l'Est. Ce tarif permet aux aînés de profiter du rabais standard pour les aînés et d'obtenir un billet gratuit pour leur compagnon en classe *Confort*. La promotion Les enfants voyagent gratuitement constitue une option intéressante pour les voyages en famille. Et en septembre, VIA a lancé les cartes-cadeaux à valeurs fixes de 25 \$, 50 \$ et 100 \$, ainsi qu'une carte-cadeau rechargeable à valeur flexible favorisant la réutilisation.

## PARTENARIATS STRATÉGIQUES

Les partenariats de marketing et de promotion stratégiques avec d'autres fournisseurs de services se sont avérés efficaces pour accroître l'intérêt envers VIA et sa disponibilité pour les nouveaux clients.

Par exemple, le programme de récompenses AIR MILES<sup>MD</sup> encourage maintenant ses membres à échanger leurs milles de récompenses contre des cartes-cadeaux VIA, qui peuvent servir à payer des voyages en train. Ce programme a été lancé en septembre 2005, et les ventes au cours des quatre premiers mois ont dépassé les attentes. Nous explorons les occasions de partenariats semblables dans le cadre d'autres programmes et auprès d'autres entreprises. L'entente de VIA avec Expedia Canada, qui permet aux clients de faire leurs réservations d'hôtel et de louer une voiture directement à partir du site Web de VIA, continue de générer des produits supplémentaires provenant des commissions.



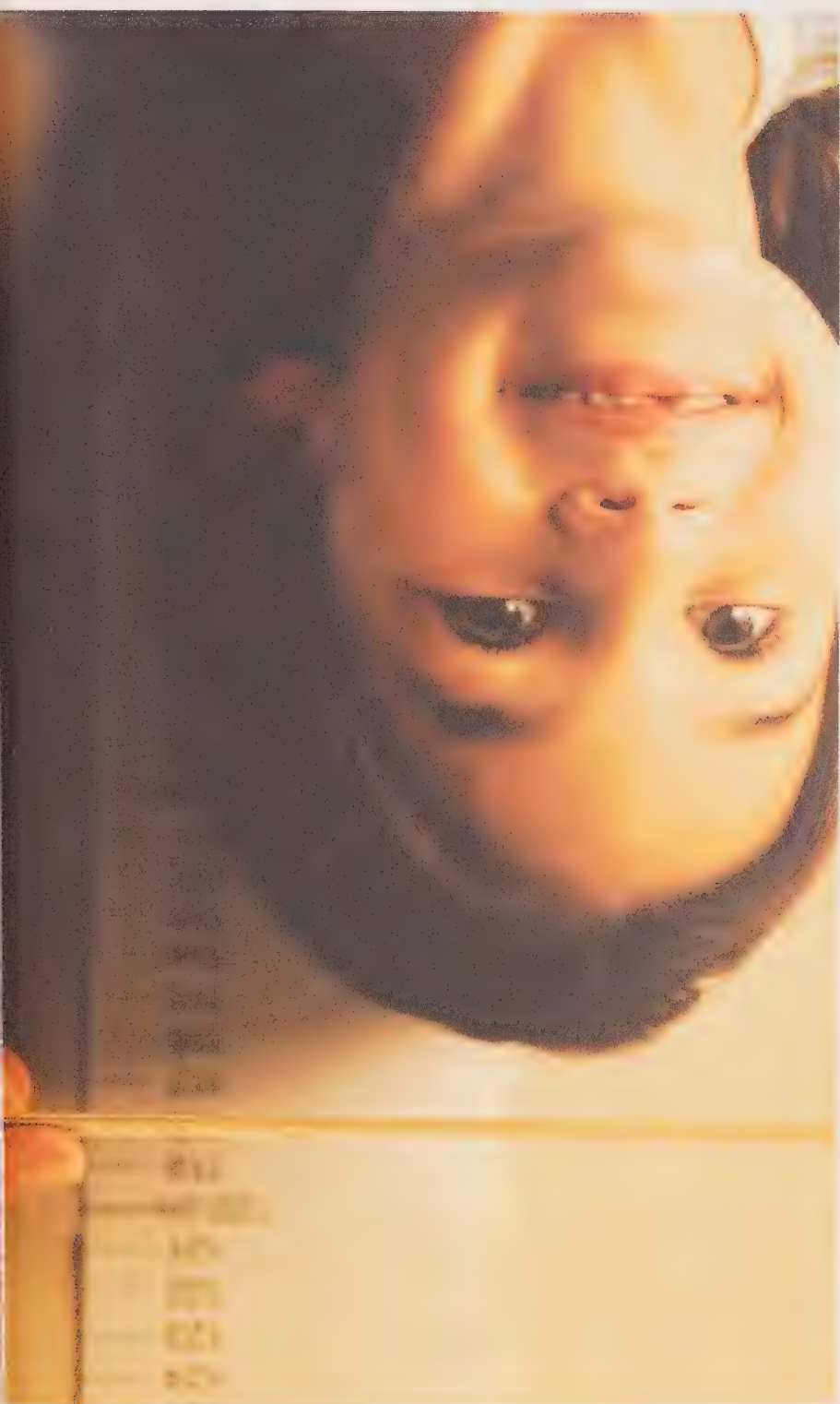
# La croissance

Saisir les occasions d'offrir des produits et services novateurs dans tous les marchés que nous desservons.

VIA regagne le rythme de croissance du rail voyageurs qu'elle a connu au cours de la décennie antérieure à 2003. Des hausses record ont été affichées en 2005, tant au niveau de l'achalandage que des produits voyageurs.

Cette réussite est surtout attribuable à l'orientation-client proposée dans le plan *Aller de l'avant*. À elle seule, la ponctualité accrue a aidé à reconquérir les clients mécontents des retards accusés par le passé. Les améliorations au service, dont les fréquences et les horaires mieux adaptés, ont rendu les voyages en train plus attrayants pour les nouveaux clients. À titre d'exemple, le remaniement des départs des trains effectuant le trajet Toronto-Sarnia a fait grimper l'achalandage de 6 %, tandis que les produits générés par cette liaison ont augmenté de 13 %.

En outre, VIA s'est concentrée sur la conquête de nouveaux marchés et de nouveaux clients grâce à d'efficaces stratégies de marketing et d'établissement des prix, à des partenariats de marketing et à des produits novateurs qui distinguent le rail voyageurs dans le marché.



La ponctualité – la capacité de VIA à transporter ses clients à leur destination selon l'horaire prévu – demeure l'un des plus importants facteurs qui influent sur la satisfaction de la clientèle. En 2005, VIA a fait passer son taux de ponctualité à 81 %, soit 11 points de pourcentage de plus qu'en 2004.

Cette amélioration survient après un certain nombre d'années au cours desquelles la ponctualité se dégradait, surtout mais non exclusivement à cause des défis liés à l'exploitation combinée des trains voyageurs et marchandises sur les voies existantes. Or, le CN détient la plupart des voies et de l'infrastructure utilisées par les trains voyageurs de VIA. Ces dernières années, les trains marchandises sont devenus plus nombreux et plus longs. Ces deux changements ont donc un impact sur les activités de VIA, car ils limitent la capacité de l'infrastructure à accueillir des services voyageurs à vitesse plus élevée et retardent fréquemment les trains voyageurs.

La haute direction de VIA et celle du CN mènent des discussions continues pour trouver des moyens d'accroître la ponctualité. Les améliorations enregistrées en 2005 ont été rendues possibles grâce aux efforts conjoints déployés aux différents échelons des deux sociétés. Les retards accusés par les trains font l'objet d'un suivi quotidien, et sont examinés chaque matin afin d'en déterminer la cause. Dans certains cas, VIA peut régler le problème elle-même. Il arrive aussi que les problèmes liés aux retards soient présentés aux chefs du CN dans le cadre de réunions hebdomadaires en vue d'en identifier les causes et de trouver des solutions.

En 2005, VIA a rouvert son atelier d'entretien au Centre de maintenance de Toronto, qui avait été fermé en 1997. Cette réouverture a amélioré l'efficacité de la rotation du matériel roulant pour les trains du Corridor, et permettra de mieux traiter les problèmes de ponctualité associés à la maintenance du matériel roulant.

Même si ces efforts ont produit des améliorations, nous devons nous pencher sur les défis et les limites liés à l'infrastructure de façon à apporter des solutions durables, à rehausser la capacité et à augmenter la vitesse des trains voyageurs dans l'avenir.

Les réactions à la nouvelle classe *Alizés* ont été extrêmement positives après la première année d'exploitation. Le taux de satisfaction de la clientèle sur ce parcours s'est considérablement amélioré pour atteindre 8,4 sur 10, les repas et la composante éducative étant encore mieux cotés. L'intérêt envers ce produit est demeuré élevé pendant toute la première saison, et nous prévoyons une hausse du trafic l'an prochain.

La nouvelle classe *Alizés* a été exploitée de juin à octobre en 2005 et sera offerte de mai à octobre en 2006. Nous préparons actuellement d'autres améliorations à cette classe. Après une période d'ajustement initiale, les commentaires de la clientèle à l'égard des voitures Renaissance de l'*Océan* ont été positifs. Nous préparons actuellement certaines modifications fondées sur ces commentaires pour améliorer les systèmes de chauffage, offrir des aménagements plus souples au niveau des places dans les voitures-coachs et ajouter des porte-bagages à l'intention des voyageurs.

L'équipe des Liaisons de l'Est de VIA a rencontré des associations locales pour accroître la valeur du rail voyageurs dans la région. Des employés de première ligne à Halifax et à Moncton ont mené une initiative : le train du jour du Souvenir en novembre. Lancé par une garde d'honneur et salué en route par les foules, le train a emmené des anciens combattants et leurs familles de Halifax à Ottawa en vue de leur participation aux cérémonies du jour du Souvenir tenues dans la capitale nationale pour souligner l'Année de l'ancien combattant.

## HORAIRES PLUS SOUPLES DANS LE CORRIDOR

Les équipes des services du Corridor-Est et du Sud-Ouest de l'Ontario ont procédé à de vastes consultations auprès des clients de VIA, des collectivités qu'elle dessert et d'entreprises importantes pour déterminer la meilleure façon de régler avec précision les heures de départ et d'arrivée des trains.

Le résultat : dans le Corridor-Est, les trains du matin effectuant la liaison entre Montréal et la ville de Québec partent maintenant plus tôt pour mieux satisfaire à la demande des clients voyageant pour assister à des réunions d'affaires. Un autre exemple : certains trains assurant la liaison Montréal-Ottawa continuent leur parcours jusqu'à la gare Fallowfield, en banlieue d'Ottawa, ce qui permet à de nombreux voyageurs d'éviter de se rendre au centre-ville.

Dans le Sud-Ouest de l'Ontario, les trains partant de Sarnia à destination de Toronto partent maintenant un peu plus tard, tant le matin que le soir, ce qui assure de meilleures correspondances avec les trains de London et de Toronto. De plus, le parcours du train de fin de soirée de la liaison Toronto-Kitchener a été prolongé, et se termine dorénavant à London. Et à la suite des nombreuses demandes adressées par des étudiants, VIA a également mis en service, le vendredi soir, un train additionnel de London à Toronto via Brantford.

## AU SERVICE DU TRANSPORT ET DU TOURISME DANS LES MARITIMES

Pour répondre à la demande des partenaires régionaux du transport et du tourisme en services de haute qualité dans l'Est du Canada, VIA a lancé un produit saisonnier amélioré à bord de l'*Océan*, qui relie Montréal et Halifax. La nouvelle classe *Alliés* a été créée en consultation avec les clients, le personnel, les gouvernements locaux et l'industrie touristique dans l'ensemble de la région.

Ce parcours de train authentique et interactif offre une *expérience d'apprentissage dans les Maritimes*, pendant laquelle les clients participent à une panoplie d'activités à bord. Les divertissements et le contenu éducatif sont liés à la culture, à l'histoire et à la géographie régionales, tandis que l'expérience des repas renforce le lien avec la culture grâce à sa cuisine inspirée des mets de la région, ainsi qu'à son service personnalisé et animé. Les repas inclus et les voitures thématiques viennent rehausser l'attrait de cette expérience de premier ordre.



## AMÉLIORER LA PRESTATION DES SERVICES

Un certain nombre d'initiatives a permis à VIA de renforcer l'orientation-client et d'améliorer la prestation des services : les chefs des services se sont faits plus présents à bord des trains en les empruntant plus fréquemment ; de plus, tous les employés se sont vus offrir l'occasion de faire l'expérience du service de VIA, ce qui leur a permis de mieux comprendre le point de vue du client. Enfin, un nouveau bulletin mensuel, *Orientation-client*, présente à tous les employés des exemples réels de l'excellence du service, et souligne l'incidence d'un bon service à la clientèle sur le rendement de VIA.

VIA a mis plus d'accent sur le « savoir-être » au moment de servir les clients. La tenue, l'aptitude à communiquer, la planification et l'organisation sont essentielles si l'on souhaite créer une expérience de voyage positive pour notre clientèle. Ces habiletés sont maintenant plus clairement identifiées et prises en compte dans les rapports de rendement des employés.

Les options libre-service offrant la possibilité d'effectuer les préparatifs de voyage et d'acheter les billets soi-même sont toujours aussi populaires. Les ventes par Internet ont pratiquement doublé depuis l'implantation de ce système il y a deux ans, pour atteindre 68 millions de dollars en 2005, ce qui représente 27 % du chiffre d'affaires de VIA. Afin de rendre ce processus encore plus convivial pour ses utilisateurs, VIA est à revoir l'ensemble de son site Web et de ses systèmes de réservation par Internet, de même que l'emplacement des bornes de billetterie libre-service dans des endroits clés de tout le Corridor pour faciliter davantage l'accès à ce service à sa clientèle.

## PERFECTIONNER LES LIAISONS DE L'OUEST

Le train transcontinental de l'Ouest de VIA, le *Canadien*, a célébré ses 50 ans de service en 2005. En plus d'assurer le transport tout au long de l'année entre Toronto et Vancouver, le *Canadien* soutient l'industrie du tourisme du Canada grâce à sa classe *Bleu d'Argent*<sup>MC</sup> de renommée internationale, qui attire une clientèle des plus lucratives.

En 2005, les Liaisons de l'Ouest ont complètement revu la classe *Bleu d'Argent* afin d'identifier des stratégies pour améliorer l'expérience-client, la perfectionner et la mettre au goût du jour. Ils ont ainsi ciblé 25 façons d'améliorer le service et en ont mis huit en œuvre au cours de l'année, notamment : des changements dans les méthodes de formation du personnel, la confirmation des réservations par téléphone et des améliorations à la signalisation. D'autres améliorations seront introduites au début de la période de pointe estivale 2006.

# Le service

Offrir de façon constante à nos clients des expériences de voyage qui atteignent l'excellence et dépassent leurs attentes.

Le service à la clientèle est au cœur du rail voyageurs, et il représente le cœur même du plan *Aller de l'avant*. La réussite constante de VIA sur le marché est le résultat direct de son engagement à continuellement parfaire les services ferroviaires pour offrir aux voyageurs une expérience sans pareille et un service efficace, attentionné et adapté aux besoins de chaque client.

Les services voyageurs sont élaborés et mis en place par les équipes interfonctionnelles des services régionaux de l'ouest, de l'est et du centre du Canada. Ces équipes travaillent en étroite collaboration avec la clientèle, le milieu des affaires et les collectivités que VIA dessert pour prendre le pouls des différentes régions du pays, et ainsi permettre une exploitation qui réponde aux besoins uniques de ces régions.

VIA, en sa qualité d'institution fédérale, a un rôle important à jouer dans la promotion de la qualité linguistique canadienne. VIA démontre quotidiennement son engagement à offrir un service de qualité à ses clients, y inclus dans la langue officielle de leur choix.

Les équipes des services régionaux, de même que tous les employés de VIA, ont fait de l'excellence du service un élément clé de la stratégie d'entreprise de VIA et ont gagné la faveur du public en 2005. En fait, un nombre exceptionnel de clients (97 %) ont affirmé que VIA avait répondu à leurs attentes ou les avait dépassées : 57 % ont dit que la Société avait répondu à leurs attentes, et pour une deuxième année consécutive, 40 % ont affirmé que VIA avait dépassé leurs attentes.



leurs efforts à faire progresser, en groupe, une question complexe jugée essentielle pour l'entreprise. L'orientation-client, une philosophie de VIA, a été élaborée et mise en œuvre grâce au milieu de travail international enrichi offert par ce programme.

Le second objectif important visé par VIA consiste à consolider d'avantage ses ressources humaines, car l'avantage concurrentiel de VIA sur le marché réside avant tout dans la richesse de son capital humain. L'embauche et la formation de talents sont des processus maintenant plus étroitement contrôlés, ce qui permet de créer une entreprise au sein de laquelle chaque employé peut connaître le succès en employant ses talents créatifs et innovateurs à assurer le succès du rail voyageurs.

Cette restructuration de la gestion du personnel est un travail de longue haleine, et VIA a réalisé des progrès considérables en 2007. Une nouvelle gamme d'outils de formation en ligne a été élaborée, ce qui a permis aux employés d'avoir facilement accès à des modules de formation bien conçus et axés sur les aptitudes liées aux objectifs de l'entreprise. VIA a également commencé à identifier et à définir des compétences d'entreprise essentielles au déploiement de la stratégie d'entreprise de la Société; ces compétences constitueront l'assise des futurs programmes de perfectionnement professionnel et de formation, des politiques d'embauche, ainsi que des plans de relève.

VIA a élaboré et revu un plan de relève détaillé permettant de reconnaître le manque de talents clés auquel la Société devra faire face dans le futur, quand un plus grand nombre d'employés approcheront l'âge de la retraite. VIA s'attire actuellement à dresser des plans de perfectionnement qui permettront à des employés travaillant déjà pour la Société de combler ces manques; des priorités sont aussi établies afin d'amener de nouveaux talents au sein de l'entreprise.

## RÉCOMPENSER LE RENDEMENT

VIA a revu le programme de rémunération globale du personnel cadre pour s'assurer qu'il est à la fois concurrentiel par rapport aux pratiques de l'industrie et efficace en ce qui a trait à l'atteinte des objectifs de la Société. Les programmes de rémunération en argent sont étroitement liés au rendement. En 2006, VIA mettra aussi en place un programme d'avantages sociaux flexibles qui permettra de mieux répondre aux besoins du personnel actuel et futur de la Société.

Le système de gestion du rendement, utilisé par les chefs des services pour fixer les objectifs annuels, quantifier les progrès réalisés et récompenser le rendement, a également été revu pour assurer que les objectifs des employés et des services sont toujours en parfaite harmonie avec les buts stratégiques de la Société. En 2006, le système de gestion du rendement comprendra un processus d'autoévaluation sur les compétences de la Société afin de soutenir le perfectionnement des talents stratégiques de VIA.

La mise sur pied du plan *Aller de l'avant* a constitué un jalon important de cette initiative. Un nombre sans précédent d'employés s'est vu offrir la possibilité d'exercer une influence sur le cadre de travail qui guidera la Société vers l'avenir. Lorsque les membres de la haute direction et les cadres supérieurs ont rencontré les employés en 2005, la passion et le dévouement des gens de VIA étaient manifestes. Ils sont engagés à assurer l'excellence du rail voyageurs, à bien faire leur travail, à améliorer les services ferroviaires et à contribuer au succès de la Société. Le Plan stratégique traduit cet engagement.

Les efforts de la Société pour s'impliquer et être à l'écoute des employés sont également mis en évidence dans les sondages d'opinion des employés. Le sondage 2005, par exemple, a révélé que les communications internes, particulièrement entre les cadres supérieurs et le personnel, s'étaient améliorées de façon significative. Ce constat reflète les efforts soutenus de VIA pour discuter de la vision, de la mission et des valeurs de la Société, pour garder les employés au courant des défis commerciaux et pour fournir une meilleure rétroaction sur le rendement tant des employés que de la Société.

Les sondages d'opinion des employés conduits régulièrement se sont révélés des outils utiles qui contribuent à créer un environnement où les gens se sentent libres d'agir pour contribuer au succès de la Société. L'uniforme de VIA, par exemple, a été adapté en 2005 en réponse aux commentaires des employés; de plus, des vêtements nouveaux ou modifiés ainsi qu'un système d'attribution des uniformes plus efficace seront adoptés en 2006.

Les chefs des services ont rencontré leur personnel pour discuter des résultats du sondage d'opinion des employés 2005, et en se basant sur les commentaires recueillis, chaque service a élaboré ses plans d'action.

## GESTION DES TALENTS DE VIA

VIA s'affaire à transformer le rôle de la gestion du personnel au sein de l'entreprise afin de concentrer stratégiquement ses efforts sur le perfectionnement des talents de son personnel et d'harmoniser ces talents avec les buts stratégiques de la Société. Une telle transformation vise deux objectifs. Le premier : doter VIA des ressources humaines nécessaires pour soutenir le succès à long terme de la Société, c'est-à-dire, faire en sorte que VIA puisse compter sur des gens ayant les connaissances, l'expérience et les talents requis. L'application de VIA dans un programme de formation des cadres de l'Université McGill est un exemple manifeste de cet engagement : des talents stratégiques sont identifiés pour participer au programme de leadership avancé (Advanced Leadership Program, ou ALP), dans le cadre duquel ils concentreront



# Les gens

Travailler ensemble afin de créer  
un climat du travail favorable  
à un engagement passionné envers  
la réalisation de notre vision et  
le succès commercial de VIA.

Le succès du rail voyageurs dépend de l'habileté de VIA à offrir à sa clientèle plus que du transport : une expérience de voyage qui distingue le rail des autres moyens de transport. De cette habileté dépendent tous les objectifs clés de la Société : l'augmentation des produits, des services ferroviaires améliorés, un recouvrement accru des coûts et des progrès soutenus vers l'auto-suffisance financière. Et cette habileté dépend, à son tour, de la créativité, de l'innovation et de la prévention – ces talents humains fondamentaux que les gens apportent à leur milieu de travail.

Le succès de VIA en 2005 met ce fait en évidence. Pratiquement toutes les améliorations du service qui sont présentées dans le présent rapport annuel résultent directement de suggestions faites par des employés de VIA.

À l'avenir, les efforts déployés pour identifier, souligner, mettre en valeur et récompenser les talents seront plus importants que jamais. Tout au long de 2005, VIA a posé des gestes concrets pour que ces efforts jouent un rôle important dans sa stratégie d'entreprise et fassent partie intégrante de ses pratiques commerciales quotidiennes.



Le programme de VIA relatif à la sûreté sera défini dans son Plan de sûreté de l'entreprise, qui est présentement en développement. Ce Plan englobe la nouvelle Politique et définit les mesures à prendre, ainsi que les règlements et procédures à respecter pour protéger la Société et ses clients. En 2006, VIA commencera à intégrer son Plan de sûreté au Plan d'organisation des mesures d'urgence pour assurer la mise en place de procédures et de systèmes appropriés permettant de réagir promptement en cas d'incidents liés à la sûreté. De plus, le Plan de sûreté sera intégré au Système de gestion de la sécurité afin de fournir un cadre unique et uniforme permettant à la Société d'assurer la sûreté et la sécurité du rail voyageurs.

En 2005, VIA a également élaboré et mis à l'épreuve un nouveau Plan de continuité d'affaires qui, dans le cas d'un incident affectant la sécurité ou de tout autre événement perturbateur, permettra de réduire la portée d'une désorganisation du réseau ferroviaire et des services voyageurs.

À VIA, le Comité de planification de la sûreté stratégique reçoit continuellement toutes les mesures de sécurité. Ce comité, dont la présidence est assurée conjointement par le président et le chef de l'exploitation, regroupe des représentants de tous les services et de tous les secteurs du réseau ferroviaire voyageurs. Il a pour rôle de suivre de près les problèmes liés à la sûreté et d'identifier des occasions d'améliorer la sûreté, et ce, en collaborant avec des partenaires de l'industrie des transports, des organismes chargés de l'application de la loi, des services de renseignements et des ministères.

En compagnie d'experts de l'industrie des transports, le président de VIA a participé à de nombreuses tables rondes convoquées par le ministre des Transports dans le but de discuter des mesures de sécurité mises en place par chacun des prestataires de services et de la nécessité de collaborer à l'échelle de l'industrie pour assurer la sûreté du transport. Une telle collaboration est particulièrement importante pour VIA, qui partage la plupart de ses infrastructures et de nombreuses installations dans les gares avec d'autres entreprises. À la suite d'une évaluation des risques pour la sûreté de VIA effectuée par des experts dans la lutte antiterroriste, VIA a entamé des discussions sur les questions de sécurité avec le CN, GO Transit, Toronto Terminal Railways et d'autres parties intéressées.

Allicteurs dans le monde, au cours des dernières années, des événements tragiques sont survenus lorsque des systèmes de transport ont été la cible d'actes terroristes. Bien qu'aucun incident n'ait eu lieu au Canada, l'inquiétude du public quant à la sûreté des moyens de transport est demeurée importante en 2005.

Depuis 2001, en collaborant avec divers organismes chargés de l'application de la loi, VIA a mis en place une gamme étendue de mesures de sûreté, nouvelles ou améliorées. Ces mesures, qui visent à renforcer la sûreté des gares, incluent notamment un système de surveillance par télévision en circuit fermé, des accès limités, et le recours à des patrouilles policières et à des escouades canines. En 2005, nous avons accordé une importance particulière à la formation et à la sensibilisation des employés sur la sûreté en ayant recours à des campagnes d'information, des affiches et d'autres outils permettant de rappeler à tous les employés de demeurer vigilants.

L'Opération œil ouvert de VIA fournit au personnel de première ligne des techniques leur permettant d'identifier les risques pour la sûreté; quant au Programme Jetway de la GRC, en place dans les aéroports canadiens, il a été adapté, avec l'aide de la GRC, afin de sensibiliser davantage les employés de VIA et d'améliorer leurs habiletés à observer leur environnement.

VIA diffuse maintenant de façon régulière des messages relatifs à la sûreté dans les gares pour informer les voyageurs de ne pas laisser leurs bagages sans surveillance, et pour rappeler au personnel de VIA que tout bagage laissé sans surveillance doit être signalé. De plus, un programme de vérification des bagages a été mis en place dans toutes les gares avec personnel, et les voyageurs sont informés du fait que leurs effets peuvent être inspectés à tout moment.

Afin de relever le niveau de préparation de VIA, une révision du Système de gestion de la sûreté a été lancée en 2005 et les améliorations potentielles qui ont été identifiées sont actuellement en voie d'être élaborées et mises en application, incluant une nouvelle Politique en matière de sûreté.

En outre, la direction de VIA et les syndicats ont créé deux Comités d'orientation de sécurité qui offrent une perspective de sécurité nationale. Ils étudient les mesures propres aux activités liées à la sécurité, les tendances nationales et les préoccupations, avant de faire des recommandations. Ces comités contribuent aussi à élaborer des programmes de formation et de sensibilisation à la sécurité à VIA, et à les instaurer à l'échelle de la Société.

Dans le cadre du Système de gestion de la sécurité, VIA a créé une base de données pour l'évaluation des dangers et stratégies de contrôle des risques, qui est consultée par les chefs pour identifier, supprimer ou atténuer des situations impliquant des risques pour les employés, la clientèle ou les collectivités. Cette base de données a été complètement revue et reconçue en 2005. La nouvelle version, qui sera lancée en 2006, assurera la qualité de diverses évaluations du risque, produira des rapports plus précis et améliorera le partage de l'information au sein de la Société. Dans cette optique, VIA a créé un nouveau programme de formation à l'intention des chefs et des responsables des Comités de santé et sécurité, visant à la bonne utilisation de la nouvelle base de données.

## SENSIBILISATION DU PUBLIC À LA SÉCURITÉ

VIA travaille régulièrement avec l'industrie ferroviaire et les collectivités afin de sensibiliser la population au fait que la prudence est de mise aux abords des voies ferrées et aux passages à niveau.

En 2005, VIA a collaboré avec la police du CN pour mettre sur pied le programme « L'agent à bord du train », dans le cadre duquel de nouveaux agents de police voyageaient entre Montréal et Québec à bord d'un train muni de caméras; ils pouvaient ainsi être témoins des situations avec lesquelles les mécaniciens de locomotive doivent composer, ce qui a permis de sensibiliser ces nouvelles recrues à la question de la sécurité ferroviaire. Une autre initiative, l'Opération Gareau-train, a permis aux mécaniciens de locomotive et aux chefs des services de se rendre dans plusieurs collectivités partout au pays afin d'informer divers groupes, institutions éducatives et organisations de défense des intérêts publics sur la sécurité ferroviaire.



L'engagement à l'égard de la sécurité est bien ancré dans l'entreprise.

La direction, les syndicats et le personnel travaillent de concert pour s'assurer que VIA fournit à tous ses employés un environnement de travail sécuritaire. Les Comités de santé et sécurité, qui s'intéressent de près aux questions touchant la sécurité dans tous les locaux, inspectent les installations, identifient les risques potentiels pour prendre les mesures qui s'imposent, et maintiennent un niveau élevé de sensibilisation à la sécurité.

En 2005, l'équipe du service de Maintenance du matériel roulant des Liaisons de l'Est de VIA est citée en exemple à l'échelle de l'entreprise pour avoir établi un record en matière de sécurité : huit années sans la moindre blessure causée par un accident de travail ayant nécessité un congé. VIA traite également des questions de santé par le biais d'initiatives d'envergure nationale. L'automne dernier, à la demande des employés, VIA a mis sur pied un programme d'immunisation contre la grippe, offrant gratuitement le vaccin aux intéressés.

## LE SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ DE VIA

En 2001, VIA a élaboré et mis en place un Système de gestion de la sécurité. Le Système établit des règles, des procédures et des responsabilités précises destinées à maintenir sécuritaires tant l'environnement de travail des employés que le service offert aux voyageurs. Depuis son implantation, le Système a fait l'objet de trois vérifications de la part de Transports Canada, vérifications qui ont confirmé que la Société et ses employés pratiquent une bonne gestion de la sécurité.

En 2005, des employés à tous les échelons ont participé activement à la révision du Système de gestion de la sécurité, apportant de précieux commentaires qui permettent de suivre de près et de parfaire les procédures de sécurité. Les objectifs en matière de sécurité et l'évaluation du rendement, qui cadrent du reste avec la stratégie d'entreprise de VIA, en font également partie intégrante. Les Comités de santé et sécurité examinent les rapports annuels sur la sécurité, ainsi que les données de performance du Système pour établir des objectifs précis destinés à améliorer la sécurité de l'environnement de travail et relever les points qui méritent d'être portés à l'attention des cadres supérieurs.

# La sécurité

Travailler à fournir un environnement  
sécuritaire à notre clientèle,  
à nos collègues et au grand public.

La sécurité et la sûreté sont devenues des préoccupations majeures des voyageurs. La circulation intense et l'encombrement des autoroutes, particulièrement en marge des zones urbaines, soulèvent de plus en plus l'inquiétude quant aux risques qu'implique un voyage sur route et de nombreux Canadiens explorent des avenues plus sécuritaires. Les événements survenant dans le monde ont, quant à eux, placé la sûreté au premier rang de l'attention du public, tandis que les Canadiens veulent s'assurer que leur sécurité personnelle – et celle du système de transport – sont à l'abri d'une menace terroriste ou criminelle.

Le rail voyageurs est largement reconnu comme étant un mode de transport en commun très sécuritaire. Aussi VIA et l'ensemble de son personnel se font-ils un devoir de veiller à la sécurité et à la sûreté de chacun des clients, et de chacune des collectivités desservies par ces mêmes trains voyageurs.



Au début de l'année 2005, le président et les membres de la haute direction de VIA ont rencontré les cadres afin de discuter de ces défis et d'élaborer une stratégie claire pour aller de l'avant. Ces discussions ont établi la nécessité de centrer l'attention sur la principale force de VIA sur le marché – le service à la clientèle – et d'harmoniser chacun des aspects de la mission, de la vision et des valeurs de la Société avec cette orientation-client.

Quelque 2 100 employés ont pris part aux réunions et aux discussions qui ont porté sur le nouveau Plan stratégique de VIA. *Aller de l'avant* (voir page 3), qui préconise une attention accrue à l'égard du service à la clientèle, stimulant l'énergie créatrice, l'innovation et la passion de toute l'entreprise.

Reposant sur la vision, la mission et les valeurs de VIA, le Plan définit des buts stratégiques précis, à savoir la sécurité, les gens, le service, la croissance, l'entrepreneuriat et l'environnement. Ces buts témoignent de l'engagement de VIA à l'égard de la pérennité du rail voyageurs, et renforcent sa détermination à améliorer le service ferroviaire et à atteindre des objectifs de performance mesurables. Le succès remporté pour chacun de ces buts est à l'origine de la réussite de VIA en 2005.

# La revue de l'année

En 2005, en tant que service national de transport ferroviaire voyageurs du Canada, VIA a reconquis son titre de chef de file dans le secteur du transport de voyageurs. Forte d'un plan stratégique qui met plus que jamais l'accent sur le service à la clientèle, la Société a affiché des progrès spectaculaires au chapitre de l'achalandage, des produits et du recouvrement des coûts par rapport à 2004, égalant ou surpassant la croissance des marchés clés, et retrouvant la vitesse de croisière que le rail avait atteint, d'année en année, ces derniers temps. Une fois de plus, ces progrès permettent à la Société d'offrir aux contribuables canadiens un rendement d'une valeur exceptionnelle.

Le dynamisme de VIA a été sévèrement ébranlé en 2003, lorsque le SRA5 et une série de catastrophes naturelles ont fait chuter considérablement le nombre de voyages au Canada. En 2004, la reprise pour l'ensemble de l'industrie des voyages a été lente et, au mieux, sporadique, et l'attraction comme le maintien de la clientèle demeurent une très grande priorité dans toute l'industrie. Néanmoins, en 2005, les affaires ont été bonnes pour VIA dans toutes les régions du pays.

En dépit de très bons résultats en fin d'exercice, la Société a été confrontée à d'importants défis au début de l'année 2005. En effet, les produits n'atteignaient pas les prévisions et les principales charges d'exploitation – le carburant par exemple – connaissaient des augmentations de coûts sur lesquels la Société n'avait aucun pouvoir. De plus, VIA éprouvait de vives inquiétudes quant à la capacité de l'infrastructure ferroviaire de maintenir un service efficace et vivant dans l'incertitude en ce qui concerne l'investissement en immobilisations, le financement d'exploitation et l'orientation à prendre, à long terme, pour exploiter le service ferroviaire voyageurs national.



Les chiffres de 2007 démontrent la remarquable affinité entre le rail et la demande en matière de transport. Bien que tous les modes de transport aient leur place dans le système de transport public, un nombre record de Canadiens choisissent de voyager en train parce qu'il représente l'alternative aux autres modes de transport : il offre un service efficace et de qualité supérieure, le confort et la sécurité, la fiabilité à longueur d'année et ce, à un coût raisonnable.

Ce service continuera de reposer sur les talents des gens de VIA. En effet, notre Plan stratégique met à présent l'accent sur ces talents, transformant ainsi notre approche de la gestion des ressources humaines. Cette transformation implique une révision complète des programmes de formation, des mesures incitatives liées à la rémunération et au rendement, ainsi que de la planification de l'embauche et de la relève, afin que nous disposions des personnes qui conviennent, dotées des talents appropriés, pour assurer l'avenir du rail voyageurs.

Il est évident que l'avenir du rail voyageurs repose également sur l'orientation politique du gouvernement du Canada. La haute direction et le Conseil d'administration de VIA traitent la question du rôle à long terme du rail voyageurs au Canada. Il reste à souhaiter que des décisions politiques éclairées, relativement au financement d'exploitation et aux sommes à investir dans l'infrastructure et l'équipement ferroviaires par notre actionnaire, prennent en compte ces préoccupations.

Le Conseil, qui accorde sa confiance à l'équipe dirigeante de VIA, s'est engagé à exercer une supervision saine et à donner à la Société une orientation stratégique à long terme.

Nous croyons en la valeur du service que nous offrons. Nous croyons au potentiel du rail voyageurs pour l'avenir. Et nous nous engageons à fournir le meilleur service possible aux Canadiens, aujourd'hui comme demain.

# Message du Président

Les gens à VIA Rail Canada s'efforcent d'être des chefs de file pour l'excellence du service dans le transport de voyageurs. Malgré les défis rencontrés au début de l'année, la performance de VIA en 2005 a pourtant été l'une des meilleures pour le service ferroviaire voyageurs.

Tandis que nous commençons l'année, l'industrie des voyages au Canada lutait encore pour se relever de l'effondrement du marché qui avait débuté en 2003. Malgré cela, avant la fin de l'année 2005, nos produits avaient augmenté pour atteindre 31 millions de dollars. Nous avons redressé la ponctualité et atteint l'amélioration la plus notable sur une période de douze mois. Et nous avons transporté plus de voyageurs que jamais. L'achalandage franchissant, pour la première fois dans l'histoire du réseau actuel, le seuil des 4 millions.

Chacune des personnes à VIA a contribué à l'atteinte de ces résultats. Au début de l'année, nous avons élaboré un nouveau Plan stratégique destiné à orchestrer la dynamique des gens et des ressources de VIA avec ce que nous faisons de mieux : servir notre clientèle. Nous avons trouvé des façons nouvelles et novatrices de fournir un service qui sort de l'ordinaire, assurant une expérience de voyage qui va au-delà des attentes élevées de notre clientèle. Nous exploitons le rail voyageurs avec une énergie entrepreneuriale nouvelle, améliorant la productivité et le rapport qualité-prix. Nous avons réitéré notre engagement premier, qui est d'offrir aux Canadiens un service voyageurs sécuritaire, sûr et respectueux de l'environnement.

Pour que le rail voyageurs continue à bien servir les Canadiens, un investissement dans l'infrastructure et l'équipement ferroviaires est essentiel. VIA et son actionnaire, le gouvernement du Canada, continuent d'explorer les avenues qui permettront de satisfaire au mieux ce besoin. Le niveau et la nature d'un tel investissement requièrent des décisions quant au rôle du rail voyageurs, ainsi que des choix éclairés sur la façon dont VIA peut le mieux desservir le Canada à l'avenir.

En attendant, afin d'assurer la viabilité de ses services voyageurs, VIA a puisé dans ses réserves restreintes les fonds nécessaires pour satisfaire ses besoins cruciaux en matière d'infrastructure et d'équipement. Parallèlement, il est devenu impossible de renflouer ces réserves, compte tenu des conditions négatives du marché qui peuvent survenir, des charges d'exploitation en hausse, et des niveaux de financement d'exploitation qui n'ont pas suivi le taux d'inflation depuis de nombreuses années.

En raison des retards accusés au chapitre de l'investissement en immobilisations, la Société, à l'heure actuelle, n'a presque plus de ressources pour répondre aux besoins en matière d'infrastructure et d'équipement, ou pour couvrir le déficit d'exploitation au cours des années à venir.

Le Conseil d'administration et la haute direction de VIA s'engagent pleinement à collaborer avec le gouvernement du Canada pour atteindre ses objectifs liés au rôle du rail voyageurs dans le secteur du transport public.

En dépit des défis précités, VIA est prête à aller de l'avant. Partout au pays, les marchés des voyages montrent des signes de rétablissement, et la Société dispose d'une équipe dirigeante exceptionnelle et de gens tout aussi exceptionnels : des gens qui ont prouvé leur extraordinaire capacité à fournir le meilleur service possible, tant à la clientèle qu'aux contribuables canadiens.

En 2005, le gouvernement a nommé neuf nouveaux membres au Conseil d'administration. Nous leur souhaitons la bienvenue et remercions les sept membres dont le mandat a pris fin au cours de cette même année.

VIA continuera de mériter la confiance des Canadiens et de satisfaire leurs attentes élevées en matière de service national de transport ferroviaire voyageurs.

# Message du Conseil d'administration

Aujourd'hui, au Canada, VIA est l'un des services voyageurs qui inspire le plus confiance. D'après un sondage indépendant réalisé en 2005, la Société s'est classée première dans l'industrie des transports, devançant toutes les autres entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises au pays.<sup>1</sup>

Cette confiance reflète la capacité de VIA d'offrir un bon rapport qualité-prix à sa clientèle, aux contribuables canadiens et à son actionnaire, le gouvernement du Canada. En 2005, le rail voyageurs a transporté un nombre record de personnes partout au pays, et VIA a enregistré la plus forte croissance annuelle de son histoire au chapitre des produits. L'excellence de notre service à la clientèle est reconnue, avec 40 % des voyageurs affirmant que nous avons été au-delà de leurs attentes. Et en dépit de la hausse des dépenses liées au prix du carburant et aux coûts d'exploitation, VIA a une fois de plus amélioré le recouvrement de ses coûts : en 2005, le ratio de rentabilité était de 62 %, une hausse par rapport à celui de 2004 qui indiquait 59 %.

La performance de VIA en 2005 confirme que le train constitue la véritable solution de remplacement comme moyen de transport. En effet, aucun autre mode de transport ne peut offrir aux voyageurs canadiens le même service : des voyages sécuritaires et confortables à longueur d'année.

Cette solution est en voie de revêtir de plus en plus d'importance aux yeux des Canadiens préoccupés par l'encombrement des routes, la sécurité routière et l'impact environnemental de leurs choix de transport. Aujourd'hui, le rail voyageurs est tout simplement le choix le plus sécuritaire, le plus efficace et le plus écologique qui soit pour voyager au Canada.

Cependant, sans une orientation claire de la part du gouvernement du Canada et sans un engagement d'y allouer les ressources suffisantes, nous ne pouvons que soulever notre inquiétude quant au succès futur du rail voyageurs.

<sup>1</sup> Résultats d'une étude du Groupe Léger et Léger inc., mai 2005.

# Le Plan stratégique de VIA... Aller de l'avant

## NOTRE VISION

Être reconnue dans le secteur du transport de voyageurs  
comme chef de file canadien pour l'excellence du service.

## NOTRE MISSION

Travailler ensemble pour offrir des expériences de voyage  
qui anticipent les besoins de nos clients, et dépassent leurs attentes.

## NOS VALEURS

### ORIENTATION-CLIENT

Ayant la plus grande considération pour nos clients,  
nous les écoutons et innovons pour leur offrir la meilleure  
expérience de voyage au meilleur rapport qualité-prix.

### RESPECT

Nous sommes humains : nous sommes des gens qui répondent  
avec intégrité aux besoins de nos clients, de chacun d'entre nous  
et des collectivités que nous desservons.

### PASSION

Passionnés du rail voyageurs, nous œuvrons pour qu'il joue  
pleinement son rôle dans le développement social, économique  
et environnemental du Canada.

*Aller de l'avant*



# Vue d'ensemble de la Société

## NOS SERVICES, D'UN OcéAN À L'AUTRE

VIA Rail exploite les services nationaux de transport ferroviaire voyageurs pour le compte du gouvernement du Canada. À titre de société d'État indépendante, constituée en 1977, nous offrons aux Canadiens des services voyageurs sécuritaires, efficaces et respectueux de l'environnement, desservant l'année durant plus de 450 collectivités, grandes et moins grandes, dont certaines ne disposent que du train comme service de transport. Nous assurons des services de qualité à notre clientèle, en maximisant nos produits, en contrôlant nos coûts et en misant sur les points forts du rail voyageurs : l'un des modes de transport les plus sûrs, les plus fiables et les plus écologiques qui soient.

Nous exploitons jusqu'à 492 trains par semaine, qui circulent sur 12 500 kilomètres de voies, pour relier au-delà de 450 collectivités au Canada. Avec un effectif d'environ 3 000 employés, VIA a transporté en 2005 près de 4,1 millions de voyageurs sur 888 millions de voyageurs-milles.

Dans l'Ouest canadien, VIA assure, toute l'année et par tous les temps, des services de transport interilles, y compris des liaisons vers des collectivités éloignées, ainsi que la liaison Toronto-Vancouver, trois fois par semaine, avec le légendaire train transcontinental de l'Ouest, le *Canadien*<sup>MD</sup>.

Dans le corridor Québec-Windsor, les trains de VIA fournissent aux voyageurs des services rapides, pratiques, confortables et abordables, de centre-ville à centre-ville, entre les plus grands centres d'affaires du Canada.

Dans l'Est du Canada, l'*Océan*<sup>MC</sup>, qui relie Montréal et Halifax six fois par semaine, offre le service accueillant de sa classe *Alizés*<sup>MC</sup> de mai à octobre. En outre, le *Chaleur*<sup>MC</sup> assure trois fois par semaine la liaison Montréal-Gaspé.

Dans les régions rurales et éloignées, VIA exploite des liaisons jugées essentielles par le gouvernement pour répondre aux besoins de transport en région.

# L'année en chiffres

Les indicateurs financiers et statistiques d'exploitation clés ci-dessous résument le rendement de la Société pour l'année 2005 avec les données comparatives pour les années 2001 à 2004.

	2005	2004	2003	2002	2001
--	------	------	------	------	------

## Indicateurs financiers clés

Produits	289,8	258,7	250,3	270,8	253,8
Charges en trésorerie (1)	465,7	443,8	431,4	424,2	416,9
Depenses en immobilisations	21,2	20,2	77,4	98,4	146,7
Financement de l'État :					
Exploitation	169,0	177,4	181,1	153,7	163,3
Immobilisations	0,7	20,2	82,4	103,4	151,7
Total du financement de l'État (2)	169,7	197,6	263,5	257,1	315,0

## Statistiques d'exploitation clés (3)

Ratio des produits aux charges en trésorerie (%) (1)	62,4	58,8	58,5	64,5	61,5
Voyageurs (EN MILLIERS)	4 097	3 887	3 789	3 981	3 865
Voyageurs-milles (EN MILLIONS)	888	851	857	948	921
Financement de l'État de l'exploitation par voyageur-mille (EN CENTS)	19,0	20,8	21,1	16,2	17,7
Rendement (CENTS PAR VOYAGEURS-MILLES)	28,6	28,0	26,8	26,6	25,3
Trains-milles parcourus (EN MILLIERS)	6 740	6 771	6 780	6 770	6 665
Voitures-milles parcourus (EN MILLIERS)	48 614	48 396	48 682	48 262	46 102
Coefficient d'occupation moyen (%)	55	53	53	57	57
Nombre moyen de voyageurs-milles par train-mille	132	126	126	140	138
Ponctualité (%)	81	70	73	84	85
Nombre d'employés actifs à la fin de l'exercice	3 059	3 027	3 051	3 054	3 013

- 1 Les charges en trésorerie utilisées dans le calcul du Ratio des produits aux charges en trésorerie, excluent l'amortissement des immobilisations corporelles, les frais de réorganisation, couru comparable de rémunération, gains non réalisés sur les instruments financiers dérivés, les charges de retraite et les avantages sociaux futurs.
- 2 Ce total exclut le financement interne du fonds de renouvellement des actifs de 27,4 millions de dollars en 2005 et 7,7 millions de dollars en 2004 et inclut une contribution de 5 millions de dollars au fonds de renouvellement des actifs en 2001, 2002 et 2003.
- 3 Les statistiques d'exploitation clés sont non vérifiées.

# Lettre au ministre

L'honorable Lawrence Cannon, CP, député  
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, Ottawa

Conformément aux dispositions de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, nous sommes heureux de vous présenter le rapport annuel de VIA Rail Canada inc. pour l'exercice prenant fin le 31 décembre 2005.

Le président et chef de la direction,

*Paul Côté*

Paul Côté

## Table des matières

01	L'année en chiffres
02	Vue d'ensemble de la Société
03	Le Plan stratégique de VIA... Aller de l'avant
04	Message du Conseil d'administration
06	Message du Président
08	La revue de l'année
11	La sécurité
17	Les gens
21	Le service
27	La croissance
31	L'entrepreneuriat
35	L'environnement
39	Gouvernance d'entreprise
40	Commentaires et analyse de la direction
46	Etats financiers



# Les gens qui vous transportent

Rapport annuel | 2005

LA1  
/R  
A56

Government  
Publications

ANNUAL  
REPORT

PEOPLE MOVING PEOPLE

06



# LETTER TO THE MINISTER OF TRANSPORT, INFRASTRUCTURE AND COMMUNITIES

## **The Honourable Lawrence Cannon**

Minister of Transport, Infrastructure and Communities, Ottawa

Dear Minister:

In accordance with the provisions of the *Financial Administration Act*, I am pleased to submit VIA Rail Canada Inc.'s Annual Report for the year ending December 31, 2006.



**Donald A. Wright**

Chairman of the Board

## Table of Contents

<b>The Year at a Glance</b>	<b>1</b>
<b>Corporate Overview</b>	<b>2</b>
<b>Message from the Chairman</b>	<b>4</b>
<b>Message from the President</b>	<b>6</b>
<b>The Year in Review</b>	<b>8</b>
<b>Moving Forward in 2006</b>	<b>8</b>
<b>Responding to Change</b>	<b>10</b>
Aligning resources with the customer	12
Building strong customer relationships	13
New sales strategies and tools	14
Enhanced services	15
Listening to customers in the Corridor	16
<b>Responsible Management</b>	<b>18</b>
Aligning people, talents, and goals	19
Controlling costs	20
Managing the fleet	22
Creating a risk-smart culture	23
<b>A Responsible Service</b>	<b>24</b>
Responding to communities	26
Ensuring safety and security	27
An environmentally responsible passenger service	28
A partner in the global community	29
<b>Corporate Governance</b>	<b>30</b>
<b>Management Discussion and Analysis</b>	<b>31</b>
<b>Consolidated Financial Statements</b>	<b>36</b>



# The Year at a Glance

The following key financial indicators and operating statistics summarize the performance of the Corporation for the year 2006 with comparative data for the years 2002 to 2005. They exclude the financial results of the variable interest entity.

	2006	2005	2004	2003	2002
<b>Key financial indicators</b>					
(IN MILLIONS OF DOLLARS)					
Total revenue	297.1	289.8	258.7	250.3	270.8
Cash operating expenses <sup>(1)</sup>	475.5	465.7	443.8	431.4	424.2
Operating deficit <sup>(1)</sup>	178.4	175.9	185.1	181.1	153.4
Capital expenditures	14.5	21.2	20.2	77.4	98.4
Government funding:					
Operating	169.0	169.0	177.4	181.1	153.7
Capital	0.0	0.7	20.2	82.4	103.4
Total Government funding <sup>(2)</sup>	169.0	169.7	197.6	263.5	257.1
<b>Key operating statistics <sup>(3)</sup></b>					
Revenue/Cash operating expenses ratio (%) <sup>(1)</sup>	62.8	62.4	58.8	58.5	64.5
Total passengers carried (IN THOUSANDS)	4,091	4,097	3,887	3,789	3,981
Total passenger-miles (IN MILLIONS)	874	888	851	857	948
Government operating funding per passenger-mile (IN CENTS)	19.3	19.0	20.8	21.1	16.2
Yield (CENTS PER PASSENGER-MILE)	30.3	28.6	28.0	26.8	26.6
Train-miles operated (IN THOUSANDS)	6,665	6,740	6,771	6,780	6,770
Car-miles operated (IN THOUSANDS)	47,625	48,614	48,396	48,682	48,262
Average passenger load factor (%)	55	55	53	53	57
Average number of passenger-miles per train-mile	131	132	126	126	140
On-time performance (%)	84	81	70	73	84
Number of employees at year-end	3,003	3,059	3,027	3,051	3,054

1. Cash operating expenses used in the calculation of the Revenue/Cash operating expenses ratio, exclude amortization of Property, plant and equipment, reorganization charges, accounting accrual for compensation, unrealized gains on derivative financial instruments, pension and employee future benefits.
2. Excludes internal funding from the Asset Renewal Fund of \$23.9 million in 2006, \$27.4 million in 2005 and \$7.7 million in 2004 and includes a capital funding contribution to the Asset Renewal Fund of \$5.0 million in 2001, 2002 and 2003.
3. Key operating statistics are unaudited.



## Corporate Overview

VIA Rail operates Canada's national passenger rail service on behalf of the Government of Canada. An independent Crown corporation established in 1977, we provide safe, efficient and environmentally responsible passenger rail service from coast to coast. We operate up to 492 trains weekly on 12,500 kilometres of track, connecting over 450 Canadian communities. With approximately 3,000 employees, VIA carried almost 4.1 million passengers in 2006.

### OUR VISION

At VIA, we will be the Canadian leader of service excellence in passenger transportation.

### OUR MISSION

We will work together to provide travel experiences that anticipate the needs and exceed the expectations of our customers.

### OUR VALUES

#### **Customer Focus**

We appreciate and listen to our customers, and we innovate to provide the best passenger transportation experience at the best value for money.

#### **Respect**

We are human – people who respond with integrity to the needs of our customers, to each other and to the people and communities we serve.

#### **Passion**

We are passionate about passenger rail and the role that it can play in the social, economic, and environmental development of Canada.

## OUR SERVICES

**In Western Canada,** we provide year-round, all-weather intercity transportation, including service to remote communities. The legendary Western transcontinental train the *Canadian*® provides service thrice weekly between Toronto and Vancouver.

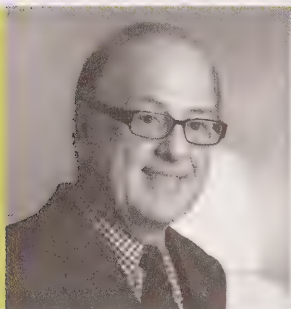
**In the Quebec City-Windsor corridor,** our trains provide intercity passengers with fast, convenient, comfortable and affordable service, downtown-to-downtown, between Canada's largest business centres.

**In Eastern Canada,** the *Ocean*™ runs six times a week between Montreal and Halifax, offering its friendly *Easterly*™ class service during the peak season. The *Chaleur*™ makes three trips each week from Montreal through the Gaspé Peninsula.

**In rural and remote areas,** we operate services designated by the government to meet regional transportation needs.



## Message from the Chairman



VIA Rail retained its position as a Canadian leader in passenger transportation in 2006, combining responsible management of its resources with efficient, responsive service to customers and communities across the country.

This success is especially impressive given the budgetary constraints of the Corporation. With discussions regarding capital and operating funding ongoing, VIA entered the year in a difficult position – facing a highly competitive and unstable travel market, rising costs, and a projected funding shortfall.

By refining its focus on the customer, the Corporation responded quickly to changing travel patterns and markets with innovative services and marketing – maintaining and slightly improving on the revenue gains achieved in 2005. Prudent management of resources and new entrepreneurial initiatives helped to contain rising costs, keeping cost recovery on an upward trend. Together, strong revenues and efficient cost management allowed VIA to complete the year within the limits of available funding. This is in itself no small achievement.

At the same time, VIA maintained a high quality of service to Canadians. On-time performance improved, despite aging equipment and infrastructure. Customer satisfaction ratings remain the highest in the industry. And VIA Rail continues to enjoy a corporate reputation as one of the most trusted transportation companies in Canada.<sup>1</sup>

The Board of Directors recognizes that this success would have been impossible without the loyalty and support of VIA's customers, the communities VIA serves, and VIA's people, who demonstrate their dedication to Canada's national passenger rail service every day.

Although I joined VIA Rail's Board late in the year, the quality of VIA's people became evident very quickly. To everyone at VIA, I offer my appreciation and congratulations for a job well done in 2006.

I must also commend the members of the Board for their dedicated work on behalf of passenger rail in Canada. We share a commitment to demonstrate integrity in providing oversight of the Corporation, and foresight in managing the strategic direction of the national passenger rail service.

<sup>1</sup> Leger and Leger Corporate Reputation Study, 2006



To this end, I am pleased that the Board adopted a clearly articulated code of ethics for Directors in 2006, and I fully support our continued efforts to refine Board operations through an examination of best practices in corporate governance. The Board joins me in welcoming and supporting the renewed emphasis on transparency and integrity for Crown corporations set out in the *Accountability Act*, which received Royal assent in December 2006.

A responsibly managed passenger rail service, responding to the changing needs of Canadian travellers, plays an important role in the social, economic and environmental development of Canada. VIA is working with the Government of Canada to clarify that role for the future, to develop a long-term vision for the service, and to assess the funding requirements to achieve that vision.

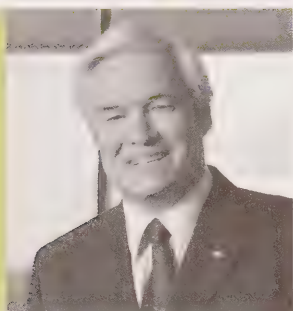
Encouraged by excellent working relationships between the Corporation and the Departments of Transport and Finance, the Treasury Board, and other agencies, I am confident that a realistic and sustainable vision will ensure the continued success of Canada's national passenger rail service.



**Donald A. Wright**

Chairman of the Board

## Message from the President



The core of VIA's business strategy – and the heart and soul of VIA as a corporation – is our customer focus. Our success as a customer-intimate organization depends on listening to, understanding and anticipating passenger needs, developing a service that meets those needs, and then going a step further to deliver a service that exceeds all expectations.

Our goal is to grow our base of loyal customers, and to make every customer an advocate for choosing passenger rail.

This central focus on the customer builds on what sets rail apart in the marketplace, and our single most important competitive advantage: the way we treat the people who travel with us. And since many of VIA's traditional markets have seen little growth for several years, this focus was the key to meeting the challenges of 2006. By keeping the customer at the centre of everything we do, we succeeded in increasing revenues, productivity and cost-recovery. We also managed limited resources to considerably reduce a projected funding shortfall, all while providing a service that remains responsive to changing needs.

Early in the year we completed a major realignment of the Corporation, to better reflect what we need to do to succeed. This new organization aligns all activities, resources and people which affect customer service into a single branch, to deliver a consistent, high-value travel experience to our customers. At the same time, it aligns all operational activities to ensure the best possible support of that customer experience.

In 2006 we improved our cross-functional approach and communications throughout the Corporation, and developed new tools to identify and respond to customer needs. We developed new marketing and sales strategies to attract more customers, and to provide better access to our services. We further refined our existing services, such as the *Easterly* class to Halifax, and prepared to meet emerging market needs with new services like the Snow Train Express. We also launched a complete review of services throughout the Quebec City-Windsor corridor, to identify future needs and market opportunities.

And we continued to refine our focus on the talents and expertise of our people, with better ways to recognize and celebrate performance on the job, better ways to identify the skills we need, and better opportunities for training and career advancement.

As a result, we held on to the record ridership levels achieved in 2005, and once again we improved our yield – the revenue earned per passenger-mile. We reduced the funding gap, despite steadily rising operating costs that are outside of our control. And we raised customer satisfaction ratings to 98 per cent. In fact, the proportion of customers who say we not only satisfied but exceeded their expectations has climbed from 32 per cent in 2000 to 40 per cent in 2006.

The results, as always, are a credit to the people of VIA Rail, who made a tremendous effort to keep passenger rail moving forward in 2006. They have made VIA a recognized leader in passenger service excellence in Canada.

Their extraordinary talent – their creativity, innovation, and integrity – are the key to meeting the challenges we face as we continue to move forward. Together, we are building a Corporation in touch with the customer, aligned with the changing marketplace, and ready for the future.



**Paul Côté**

President and Chief Executive Officer

## The Year in Review

### MOVING FORWARD IN 2006

VIA has a strong track record managing Canada's passenger rail service. Between 1990 and 2006, the Corporation reduced operating funding requirements for the service by 59 per cent, while absorbing cost increases over the period. This reduction was achieved through vigorous revenue growth (up 108 per cent), and rigorous control of operating costs (down 14 per cent). The cost to the public for operating passenger rail has dropped significantly, and the quality of service across the country has improved.

Like many other businesses, VIA has faced new challenges in recent years, including increased operating expenses, particularly fuel. Some of these challenges have been more specific to passenger rail, including shifts in travel markets and demand, and rising costs resulting from aging equipment and infrastructure.

In 2005 VIA launched *Moving Forward*, a new business strategy to meet these challenges. The results were dramatic: VIA carried a record number of passengers during the year, and achieved a record increase in revenues. This plan will be reviewed in 2007.

*Moving Forward* makes the customer the cornerstone of VIA's mission, vision and values, and defines six key corporate goals for the Corporation. These goals provide a customer-focused framework for managing VIA's people and resources, adapting to new realities in the marketplace, and responding to the customers and communities VIA serves.

## MOVING FORWARD – CORPORATE GOALS

### > Safety

We will provide a safe and secure environment for our customers, ourselves and the general public.

### > People

We will work together to create an environment that promotes a passionate commitment to realizing our vision and to VIA's business success.

### > Service

We will consistently provide our customers with excellent travel experiences that exceed their expectations.

### > Growth

We will seize opportunities to offer innovative products and services in all markets that we serve.

### > Entrepreneurship

We will become increasingly self-sufficient by continually improving productivity and increasing the revenue/cost ratio on all train services.


### > Environment

We will actively structure our operations to meet the needs of our customers in an environmentally sustainable and responsible manner, while contributing to Canada's commitment to the Kyoto accord.



# Responding to Change





Canadian travel markets, and the travel industry as a whole, have changed in recent years. During the 1990s markets expanded rapidly, and VIA matching or exceeded that growth every year. In 2003 a number of uncontrollable events, including SARS, the war in Iraq, and the depreciation of the U.S. dollar, had a negative effect on travel markets. While domestic markets are in a recovery period and are now returning to 2002 levels, financial pressures have caused a number of bankruptcies, major restructuring and consolidations of services throughout the industry.

At the same time, travel patterns changed, with increased competition from other countries as destinations for international travel, a drop in overall travel into Canada from the U.S., and declines in long-distance travel in favour of shorter trips. Customer purchasing patterns have also changed, largely as a result of online technologies. Consumers continue to shift away from making purchases through traditional travel intermediaries, in favour of web-based tools which offer convenient, personalized travel planning and booking options.

VIA performed well during this period. Following a year-over-year drop in revenues in 2003, the Corporation responded quickly to shifts in the marketplace, with growth in both revenues and ridership. Despite intense competition, VIA maintained its performance in 2006. This was accomplished by continually refining marketing strategies and tools to acquire new passengers and build customer loyalty, all while identifying opportunities to provide enhanced, value-added services in key markets.



## ALIGNING RESOURCES WITH THE CUSTOMER

In February of 2006, VIA restructured its organization to bring its resources more precisely in line with the core focus of meeting our customers' needs and exceeding their expectations. The new Customer function clearly identifies responsibilities and activities that contribute directly to the customer experience. A unified Operations branch brings new energy to the drive for operational excellence – aligning all resources involved in running passenger trains, including train operations, maintenance, safety and security.

The new Customer function integrates the process of developing and delivering services to VIA's customers, from market research, product and service design, sales and marketing, through to service delivery on board trains, in VIA's stations, in telephone sales offices and on the web. With more direct links between customer expectations, product development and service delivery, VIA has sharpened its business focus – and is better able to ensure consistency between what the customer expects, and what the customer actually experiences.

While the new structure clarifies roles and accountabilities for related activities, VIA continues to emphasize the value of cross-functional teams – working groups which bring together people from different departments and functions.

VIA first introduced the concept of cross-functional teams in 2001, when four regional service teams became responsible for VIA's operations in the East, the

West, Southwestern Ontario, and the area east of Toronto to Quebec City. These teams are responsible for all results related to the services and products they manage, including cost-recovery, on-time performance and customer satisfaction ratings. They provide a foundation for the collaboration and teamwork

necessary in a passenger service, and because of their proximity to their markets they are able to anticipate the needs and exceed the expectations of customers.

The cross-functional approach embodied in service teams is also vitally important when managing issues which cut across organizational boundaries, and require collaboration between all parts of the Corporation. In addition to the four service teams, there are 14 cross-functional teams at VIA today, including two created in 2006 – the Accessibility Review Committee and the Risk Management Committee. These groups bring together the perspectives and skills necessary to identify problems and opportunities, explore solutions and new ideas, and take action quickly – with a clear understanding of the impact their decisions will have on the customer.

Moving forward

### > Customer Focus

We appreciate and listen to our customers,  
and we innovate to provide the best  
passenger transportation experience  
at the best value for money.

## BUILDING STRONG CUSTOMER RELATIONSHIPS

VIA's customer reward program, VIA Préférence, celebrated its 10<sup>th</sup> anniversary in 2006. Designed to build customer loyalty, the program allows members to accumulate points toward free train travel, as well as periodic special offers. VIA Préférence has close to half a million members and is still growing steadily.

With customer loyalty becoming a key focus for the Corporation, VIA is building on VIA Préférence to strengthen and manage its relationship with customers. In November, VIA launched the first phase of a new customer profile technology

using information from the VIA Préférence customer database, as well as information gathered through RESERVIA, VIA's online booking system. The technology gives telephone and counter sales agents instant access to customer information when making

a booking – helping them to understand individual customers' needs, and provide a more personalized service, such as offering products tailored to individual travel habits and preferences. VIA's sales agents were also given extensive technology upgrades and improved network and telecommunications services in 2006, allowing them to respond to customers more quickly and efficiently.

Customer profile technology is part of a corporate strategy designed to help VIA become a customer-intimate organization – an organization that builds a more human bond with customers and strives to understand and respond to the specific needs of individual customers.

On a broader scale, this is a major focus of the new Customer function, integrating all aspects of service design, marketing and delivery to provide customers with a consistent, unique and high-value travel experience. Efforts to attract, train and develop people with the right talents – VIA's core competencies as a customer-focused organization – are vital to this approach, and key to maintaining and strengthening relationships with customers.

Moving Forward

### > Service

We will consistently provide our customers with excellent travel experiences that exceed their expectations.

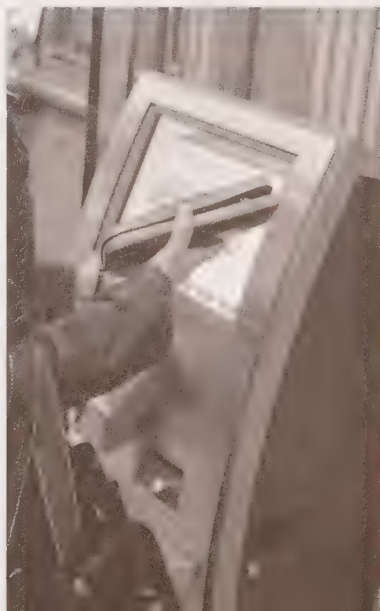
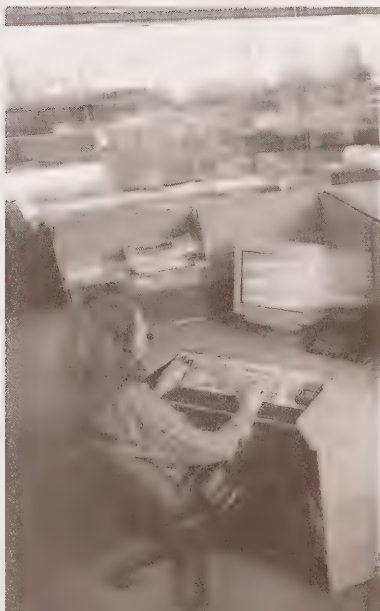
## NEW SALES STRATEGIES AND TOOLS

With limited opportunities to expand under currently defined network and service levels, VIA must depend on increased sales – particularly sales of high-yield products and services – to maintain and improve revenues.

Telephone sales offices developed a more proactive sales strategy in 2006 – taking better advantage of contact with customers to offer higher value services, and to encourage customers to travel with VIA more frequently. VIA is also actively pursuing growth through business-to-business marketing, increasing sales to corporate customers, and through partnerships with tour operators and travel agencies.

For both individual and corporate customers, web-based access to information, bookings and reservations is becoming essential. VIA has been a pioneer in providing online tools for customers, and web-based sales now account for a record 33 per cent of total sales.

Recognizing that the online experience is now a significant part of the total customer experience, VIA began a comprehensive review of its web site in 2006, and will begin work on an enhanced web site in 2007. VIA also introduced new online payment options – including “virtual credit cards” and INTERAC bank transfers – to make online transactions more efficient, convenient and secure for customers.





## ENHANCED SERVICES

VIA continues to explore opportunities to enhance the value of existing train services, and to develop new services that would help to increase revenues.

Wireless Internet access for customers, offered on a trial basis in 2005, was launched on all Corridor trains in 2006. This is the first commercial deployment of Wi-Fi on passenger trains in North America. Developed on a partnership basis with the technology service provider Parsons, Wi-Fi is an example of VIA's commitment to exceed customer expectations with a service that makes their trip more enjoyable, relaxing and productive.

In the Corridor, new schedules were introduced in response to customer feedback, providing for more convenient service from Montreal to Quebec City, and adding a new round trip between Montreal and Ottawa's Fallowfield station. Operation of the peak season Toronto-Niagara Falls train was extended in 2006, and, in partnership with Fallsview Casino Resort and Peller Estates Winery, VIA added an additional train with a special "learn to play" Casino car – the first of its kind in Canada. The car offered customers the opportunity to relax and enjoy a complimentary Peller Estate wine sampling, while learning to play poker or blackjack from a professional Fallsview Casino Resort croupier.

Moving forward

### > Growth

We will seize opportunities to offer innovative products and services in all markets that we serve.

In Atlantic Canada, *Easterly* class service on board the *Ocean* – designed as a "Maritime Learning Experience," complete with educational activities and regional cuisine – received high customer approval ratings during its first season in 2005. The service was improved and refined for its second year, operating for an extended peak season between Montreal and Halifax.

The Western Service team used 2006 to plan for a new summer tourism product on the Winnipeg-Churchill train, modeled on the *Canadian's* successful *Silver & Blue* class service and scheduled to begin in 2007. The Western team also established a new winter service between Edmonton and Jasper, to operate for 15 weeks beginning in January 2007. Developed in partnership with Marmot Basin and the Town of Jasper, the Snow Train Express will provide weekend getaways for skiers, snowboarders and outdoor enthusiasts, thus helping to support the winter tourism economy in the region.

## LISTENING TO CUSTOMERS IN THE CORRIDOR

2006 marked the 150<sup>th</sup> anniversary of passenger rail service in central Canada. What began in 1856 with a 14-hour train trip between Toronto and Montreal has grown to become VIA's busiest market, with some 400 trains operating in the Quebec City-Windsor corridor every week.

To ensure that passenger rail continues to evolve and offer the best possible value to travellers in the Corridor, VIA undertook a close examination in 2006 of those features of rail service most important to customer satisfaction. In addition to on-time performance and the quality of on-board services, value for money was singled out as one of the most important benefits to Corridor customers. Based in part on this research, VIA introduced new pricing strategies for services between Montreal and Quebec City, between Montreal and Toronto, and between Toronto and Ottawa. Leading to a significant increase in ridership, this proved to be one of the most successful growth initiatives of 2006.

Following the success of this initiative, VIA launched the first steps in a comprehensive review of all Corridor services. This review will include a complete forward-looking assessment to determine how passenger rail must evolve to meet the changing needs of customers in the Corridor, and how it can serve more customers.

The review will be supported by a number of innovative tools for conducting market research, including a pilot project that proposes to use online technology to gather consumer feedback. New tools will engage online panels in providing feedback to market researchers, while simplifying the process of conducting surveys, collecting data, and analysing results. Experimenting with this new approach will give VIA insights into the value of using this new technology, and how it could be integrated into the Corporation's overall market research strategy.

In 2006, VIA maintained and slightly improved upon the high level of customer satisfaction achieved in recent years. Overall satisfaction has remained at 96 per cent or higher since 2000, reaching a high of 98 per cent in 2006. The proportion of those satisfied customers who say that VIA exceeded their expectations has also been steadily increasing since 2000.



# Responsible Management



## Aligning people, talents, and goals

VIA's Moving Forward plan depends on the understanding, talents, and creativity that people bring to the job, and the opportunities they have to make a real contribution to VIA's success.

VIA has made dialogue with people a priority – engaging employees in meaningful discussions about the Corporation's vision, mission, values and goals, keeping everyone informed about business challenges, and providing honest feedback on both individual and corporate performance. Throughout 2006 VIA continued to improve the way it consults with employees through surveys, "town hall" meetings and informal discussions. The Corporation also asked employees to identify what kind of information they wanted to see, and how it could be best presented. As a result, VIA completed a comprehensive redesign of the tools used to communicate with employees, such as the employee newsletter, bulletins and memos from senior management.

VIA also strengthened its employee recognition program in 2006, and a new recognition program – emphasizing employee contributions to VIA's success as a customer-focused organization – is currently being developed.





VIA began changing the way it manages human resources in 2004, shifting the HR function from a largely administrative role to a more strategic one, developing the talent of VIA's people, and aligning that talent with the goals of the Corporation. The process of hiring, training, promoting and rewarding talent is being rigorously

managed – to create an organization where people succeed by directing their creativity and innovation towards the success of passenger rail.

Moving Forward

> People

We will work together to create an environment that promotes a passionate commitment to realizing our vision, and to VIA's business success.

As part of this emphasis on managing talent, VIA identified eleven core com-

petencies in 2006. Each competency – such as empathy and listening, teamwork, and creative problem-solving – combines knowledge, attitudes and skills that the Corporation needs to succeed as a customer-focused business. They also provide a valuable framework for people pursuing their own career growth and development at VIA Rail.

The core competencies have been integrated into VIA's hiring practices, training and development programs, career and succession planning, and performance management. Management employees completed a self-assessment exercise on the competencies, which in turn was incorporated into the process for year-end evaluations. In 2007, all management employees will create personal development plans reflecting these evaluations.

Course modules on the competencies are now included in the growing number of learning tools available to employees online – either from their home computers or through well-equipped e-Learning classrooms.

VIA has also developed e-Careers, an online recruitment and career development service accessible to both employees and outside job applicants. E-Careers is an important tool that supports VIA's efforts to attract new people, new ideas and new energy to the Corporation – encouraging the recruitment and development of people with the right talents and skills for VIA's future.

In the spring of 2006, VIA introduced a flexible benefits program for management employees. The initiative allowed the Corporation to offer a highly competitive benefits program best suited to employees' personal needs, while at the same time containing the ever-growing costs associated with group benefits.

## CONTROLLING COSTS

Despite rising costs for key operating expenses, VIA maintained – and slightly improved – the high level of cost-recovery achieved in 2005. At 63 per cent, the revenue/expense ratio for passenger rail has improved by more than 117 per cent over the past 16 years.

Employees throughout the Corporation helped to maintain this performance by controlling costs and increasing productivity in all aspects of VIA's operations. Continuing a practice introduced in 2005, VIA's performance management and incentive programs encouraged and rewarded management employees for demonstrating effective cost controls, and for contributing to revenue performance.

Technology is proving particularly effective in controlling costs. Internet-based booking and reservation technologies have helped VIA reduce costs significantly, while making access to rail services more convenient and efficient for VIA's customers and partners. In 2006, VIA developed a web-based distribution platform for consumers and travel partners. All travel agencies in the U.S. have migrated to this platform, and most Canadian travel agencies will soon follow. This improvement is expected to save the Corporation more than \$1 million annually.

Building strategic alliances is an important part of the newly realigned organization, allowing VIA to share the costs of developing and improving services, and expanding its marketing efforts, with its partners. For example, VIA completed implementation of wireless Internet service for customers on board all Corridor trains in 2006, with the service provider assuming the costs for implementing the technology. The service has provided extra convenience and value to customers without increasing VIA's operating costs.

Strategic partnerships with tour operators, travel agencies and associations are also valuable tools to control costs, and continued to be important in 2006. Through VIA's partnership with Brewster Transportation, VIA has established a marketing presence in China, one of the biggest emerging markets for travel to Canada. VIA continues to work with the Canadian Tourism Commission, regional and local tourism associations, as well as local chambers of commerce and boards of trade. These partnerships allow VIA to share the expertise and resources required to reach and develop new markets, while helping to support the Canadian tourism industry as a whole.

Another strategy – fuel hedging – has been an important tool to control costs in recent years. Diesel fuel is central to VIA's operations and accounts for 93 per cent of VIA's total energy consumption. For more than a decade the Corporation has employed a hedging strategy involving agreements with financial institutions about price levels for this important commodity. This risk management strategy provides protection against extreme fluctuations in price, and has also resulted in considerable savings for the company – \$27 million since 1996, and more than \$4 million in 2006 alone.



## MANAGING THE FLEET

VIA is using its limited capital funds to maintain an efficient and reliable passenger service. At the same time, VIA is taking the necessary steps to prepare for the future, identifying and planning for the equipment renewal and improvements needed to maintain service in the years ahead, and which will require significant capital investment.

VIA completed assembly and modifications to the final Renaissance train set, on schedule and in time for the busy summer season. The Renaissance fleet was purchased in 2000. With the final set modified, the *Ocean* between Montreal and Halifax now operates entirely with Renaissance equipment in the peak season – ensuring a uniform and consistent travel experience in Atlantic Canada.

The new equipment replaced a 21-car train set, which was redeployed for use in the West on the *Canadian*. This extra train set in Vancouver has helped to ensure on-time departures on VIA's flagship transcontinental train.

VIA is also developing plans for a comprehensive interior rebuild of the stainless steel fleet used on the Western transcontinental service. A competitive design process begun in 2005 has resulted in a full-sized, semi-functional mock-up of a redesigned sleeper bedroom. The design incorporates many customer advantages, including forward facing seats, heating and air conditioning controls, larger windows, and includes plans that would allow for a wheelchair accessible bedroom in every car. The project, which requires capital funding to proceed, would include all sleepers and Park cars in this fleet.

While funds for improving existing equipment are extremely limited, VIA was able to undertake a \$2.3 million overhaul of the stainless steel equipment used in the Quebec City-Windsor corridor. In 2006, the interiors of ten *VIA 1* cars from this fleet were modified to match the more spacious and comfortable *VIA 1* cars from the Light Rapid Comfortable (LRC) fleet, also used in the Corridor. The result is a more consistent service to all first class travellers in the Corridor. In 2007 VIA plans to overhaul ten *Comfort* class cars from the stainless steel fleet, to upgrade interiors and improve seating for customers.

Because the LRC fleet is also aging – leading to lower reliability and increased maintenance costs – VIA has also been taking the necessary preparatory steps for future renewal. VIA plans to undertake a major rebuilding project which will extend the life of this equipment by another 15 to 20 years, at a lower cost than buying new equipment. A prototype was completed in 2006, and will be tested in service in 2007. Further progress on this project will require capital funding.

A prototype for rebuilding VIA's General Motors F-40 locomotives was also completed in 2006. One of the company's oldest locomotives, in service since the 1980s, was completely stripped down and rebuilt from the ground up, incorporating state-of-the-art technology and components. The completely rebuilt engine provides 200 additional horsepower and lower fuel consumption, at half the cost of purchasing a new locomotive. The prototype will be tested in service in 2007. Rebuilding the remaining 53 F-40 locomotives will require capital funding.

## CREATING A RISK-SMART CULTURE

VIA Rail is strengthening its approach to risk management, emphasizing the need to embed a risk management focus into all management processes across the Corporation. In an increasingly complex and rapidly changing business environment, it is vital for the Corporation to identify potential events or issues that might affect the reliability of its services, and to ensure that appropriate measures are in place to minimize the risks involved. Such events might include deterioration of the rail infrastructure, limiting VIA's ability to deliver reliable on-time performance, or sudden surges in fuel prices, significantly raising VIA's operating costs.

At the level of the Board of Directors, risk management is addressed by the Audit and Risk Committee, which monitors the procedures to identify principal business risks, and assesses steps undertaken to manage and mitigate them.

In 2006, VIA created a cross-functional team to enhance this risk management focus and to ensure that it becomes integral to all management activities – including strategic and budget planning processes, internal and external audit procedures, and key processes such as safety and security planning, environmental management activities, and capital project planning. The new Risk Management Committee will enhance and sustain the level of awareness and sensitivity amongst VIA's management team on the subject of risk management – providing an updated, corporate-wide risk assessment review annually, performing a gap analysis on major risks to determine if new actions should be taken, and monitoring all risk management initiatives.


The 2006 realignment also saw the merger of those groups responsible for health and safety, the environment, and quality control. The new Integrated Risk Management group is charged with helping employees develop a systematic awareness and approach to managing operational risk in their day-to-day work activities.



# A Responsible Service







## Managing passenger rail responsibly means managing the bottom line. It also means much more.

Since its beginnings, passenger rail has made vital contributions to Canadian society – to the growth and development of communities, to the economic infrastructure of the country, to the well-being and quality of life of Canadians. And it continues to play a role in the life of Canadians, communities and society that goes beyond the income statement.

With this unique role comes great responsibility. VIA embraces this responsibility, and acts on it every day.

VIA's activities – like those of any corporation – have an impact on the life not only of customers, but a broad range of people, communities and interest groups. Responsible management means recognizing that VIA Rail does not operate in a vacuum. VIA is connected to the society it serves, and strives to be a good corporate citizen – taking its impact on others into account in management decisions, and responding with integrity and respect to all stakeholders who are affected by its activities.

### Moving Forward

#### > Passion

We are passionate about passenger rail and the role that it can play in the social, economic and environmental development of Canada.



## RESPONDING TO COMMUNITIES

Viewed by Canadians as a national icon, VIA is committed to providing a service that reflects and responds to all facets of Canada's diverse, multicultural society.

As a federal institution, VIA plays an important role in promoting Canada's linguistic duality. The Corporation is committed to serving passengers in the official language of their choice, and to using both French and English in all internal and external communications, as well as in business practices. In 2006, when VIA carried 4.1 million passengers, just six complaints were filed with the Office of the Commissioner of Official Languages. All were investigated and corrective measures were taken, to ensure that VIA continues to provide quality service in both official languages.

In responding to people and communities in difficult circumstances, VIA also fulfills needs that passenger rail is uniquely positioned to address. In 2006, VIA worked closely with both the federal and provincial governments to help Canadians fleeing violence in Lebanon. As flights carrying returning Canadians arrived in Toronto and Montreal, VIA provided complimentary transportation to individuals and families

to complete the final leg of their journey home. VIA's employees received recognition from many, including the Red Cross and the Government of Ontario, for their extraordinary efforts during the crisis.

VIA is also recognized as an industry leader work-

ing with people with disabilities to provide accessible transportation services. In 2006, VIA created a new cross-functional Accessibility Committee, drawing together resources and expertise throughout the company to ensure that VIA continues to provide a responsive, accessible service. One of the first priorities for the Committee was to establish an external advisory group, helping VIA to engage in a dialogue with concerned groups of customers with special needs.

On many occasions throughout its history, VIA has provided special services to groups and communities who deserve recognition in Canada. In June 2006, VIA operated the Chinese Redress Express – a train bringing Canadian Chinese Head Tax payers, their families and descendants from Vancouver to Ottawa. The purpose of their journey was to witness an historic apology in the House of Commons.

Finally, in November of 2006, VIA operated two unique trains linked to Remembrance Day. Between 1942 and 1948 some 40,000 war brides and 20,000 children came to Canada from Britain and Europe, first touching Canadian soil in Halifax. The War Bride Train brought hundreds of surviving war brides and family members from across the country back to Halifax to take part in special reunion celebrations. Following those celebrations, the Troop Train honoured Canadian veterans, bringing them with their families from Halifax to Ottawa for Remembrance Day ceremonies in the capital.

Moving Forward

### > Respect

We are human – people who respond with integrity to the needs of our customers, to each other, and to the people and communities we serve.

## ENSURING SAFETY AND SECURITY

All VIA employees recognize that safety and security are the top priority for travelers – and that safety can never be taken for granted. VIA Rail has one of the best safety records in the business, a testament to our continual efforts to improve safety procedures and to remain vigilant with respect to security.

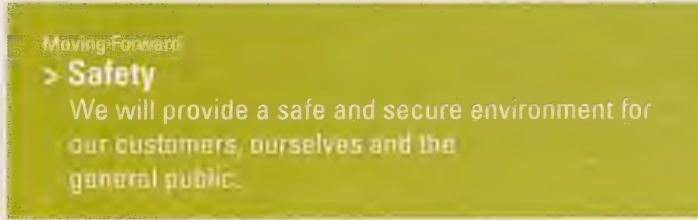
VIA developed and implemented a comprehensive safety management system in 2001, integrating rules, procedures and responsibilities for safety and making safety a top priority for every employee. This system is regularly audited by Transport Canada, and employees continue to review the system on an ongoing basis to provide essential feedback and suggest improvements. As in 2005, safety targets and performance measures were aligned with and integrated into VIA's business strategy for 2006. In addition, safety performance is continually monitored by Health and Safety committees at all major VIA locations across Canada. These committees review annual safety reports and ongoing safety performance data to establish specific objectives for improving workplace safety, and to identify issues that require the attention of senior management.

An integral part of the safety management system is the Hazardous Assessment and Risk Control Strategies database, which was reviewed and updated early in 2006. This database is consulted by managers to identify and mitigate situa-

tions involving risk to customers, communities or employees. VIA developed a new hazard protection program using the database, along with a new training program for employees and VIA's Health and Safety committees.

At the request of employees, VIA introduced an influenza immunization program in the fall of 2005. VIA continued the program in the fall of 2006, making flu shots universally available to employees on a voluntary basis, free of charge. At the same time, the Pandemic Planning Committee, newly created in 2006, focussed on developing and monitoring a proactive approach for mitigating the risks for VIA of a potential pandemic influenza outbreak in Canada, and ensuring that a rapid response plan is in place should one occur.

A cross-functional team is responsible for reviewing security policies and procedures at VIA Rail. The Strategic Security Planning Committee, chaired by the president with representatives from all departments and all parts of the passenger rail network, works with regulators and industry partners to enhance VIA's security standards, and ensure that the best possible facility and operations security procedures are implemented at VIA. This committee oversaw further refinements and improvements to VIA's security practices and procedures in 2006, following an analysis of VIA's security systems by an outside consultant in late 2005.



As part of this continuing emphasis on efficient and effective security for passenger rail, VIA's Board of Directors approved a Corporate Security Policy in 2006. New security standards are currently being developed for VIA's facilities, operations, and the Corporation as a whole.

## AN ENVIRONMENTALLY RESPONSIBLE PASSENGER SERVICE

Passenger rail is considered one of the safest modes of public transportation available today, and one of the most environmentally sustainable. For VIA, managing passenger rail responsibly means operating the safest possible service, while continually reducing the environmental impact of this mode of transportation.

VIA's Environmental Policy commits the company to operating all aspects of its business in an environmentally responsible manner. This policy is distributed to all employees and shared with contractors, and provides the foundation for VIA's environmental management system.

Moving Forward

### > Environment

We will actively structure our operations to meet the needs of our customers in an environmentally sustainable and responsible manner.

A new e-Learning module explaining the company's environmental commitment and encouraging "green" work practices was launched in 2006. This training is supported by on-going efforts to raise environmental awareness both inside and

outside the Corporation by the new Integrated Risk Management group, and by voluntary groups of employees known as Green Teams. In 2006, Green Teams participated with other associations and agencies in activities such as Earth Day, Car Free Day, Clean Air Day, and the International Youth Summit on Sustainable Urban Transportation.

In 2004 VIA enacted a Green Procurement Guide, which sets guidelines for purchasing environmentally-friendly products and services, and in recent years the Corporation has sourced recycled paper for a variety of publications and supplies, including napkins, timetables and newsletters. Recycling of plastic, cans, glass and newspapers occurs on board and in offices across the network, while used linens and uniforms are also repurposed or recycled, with proceeds going to a variety of Canadian charities. This year, in an effort to reduce waste, VIA introduced a reusable coffee mug for sale to passengers.

One of VIA's primary environmental goals is the continued reduction of greenhouse gas emissions through reduced fuel consumption. VIA has succeeded in significantly decreasing emissions since 1990, even as the volume of its operations has grown. Compared to 1990, VIA operates 20 per cent more trains and carries 18 per cent more passengers; in the same period, VIA reduced greenhouse gas emissions by 15 per cent.

In 2006, improvements were made to the air conditioning of Renaissance sleeper cars and the windows of P-42 locomotives to improve their energy efficiency, which will in turn have an impact on fuel efficiency. The proposed rebuild of a fleet of 20-year-old locomotives and fleet of 25-year-old passenger cars will result in further improvements in fuel efficiency.

As a transportation choice, passenger rail is recognized as one of the most environmentally sustainable options for Canadian travellers. In 2004, rail transportation accounted for less than one per cent of Canada's total greenhouse gas emissions, or 6,000 kilotons of CO<sub>2</sub>e.<sup>1</sup> Of that total, VIA's operations accounted for 0.03 per cent, or 194 kilotons.

## A PARTNER IN THE GLOBAL COMMUNITY

While VIA's operations are based in Canada, the Corporation recognizes that Canada is part of a global community, and that the Corporation's actions can affect people in other parts of the world.

In 2006 VIA became the first major transportation company in Canada to serve only fair trade certified coffee to its customers. Through cooperation with TransFair Canada, an independent, not-for-profit certification body for fair trade products, VIA is able to guarantee that the coffee served on its trains has been grown according to strict environmental standards, and that the farmers and workers who produce the coffee have been paid a fair price for the product. VIA hopes that its commitment to fair trade will set an example for others, helping to improve the living conditions of farmers and workers in other countries.

VIA also had the opportunity to take the lead in exchanging views, expertise and solutions with the international community. In June 2006 VIA hosted the annual meeting of the International Union of Railways – the first time this event has been hosted outside of Europe – and the 7<sup>th</sup> World Congress on Railway Research. Also in June, VIA was a partner of the International Economic Forum of the Americas. The theme of the Forum – Growing Through Partnership: From Risk to Reward – covered a wide range of issues, among them sustainable development.

International dialogue with communities around the world provides VIA with an opportunity to share information specific to Canada's approach to passenger rail, while fostering an open and in-depth discussion of the most important economic, social and cultural issues facing society today.

1 Source: Canada's GHG Inventory, Environment Canada, 2004. CO<sub>2</sub>e, or carbon dioxide equivalent, is the quantity of a given greenhouse gas multiplied by its global warming potential. This is the standard unit for comparing the degree of harm caused by different greenhouse gasses.



## Corporate Governance

In October 2006, the Government of Canada appointed Mr. Donald A. Wright as VIA's Chairman of the Board for a period of three years. The appointment of a permanent Chairman is an important step forward for VIA, and Mr. Wright's extensive business experience will be a valuable asset to the Corporation in the challenging years ahead.

The Corporation and its Board of Directors are committed to principles of good governance, and have fully implemented a new governance program over the past few years, including a governance "matrix" that clearly defines the Board's roles with respect to strategic planning and direction of the Corporation, performance management of executives and directors, succession planning, risk management and financial oversight. Training and orientation programs for new Board members continue to play an important role in supporting good governance.

In 2006 the Board worked with an independent consultant to complete an assessment of Board activities, including an evaluation of relations between the Board, VIA management, and the shareholder, of the Board's focus on governance, and of the Board's effectiveness overall. The exercise was very successful, with Board members quickly reaching a consensus on the findings of the review. The results will help the Board continue to maintain the highest standards in governance for the Corporation.

The Board also completed the development of a new code of ethics for Directors, and all members have signed this code. The code reflects the spirit and intent of the new *Accountability Act*, which sets out new standards of transparency and accountability for the officers of Crown corporations.

## WORKPLACE ETHICS

VIA Rail fully implemented a Code of Conduct for all employees and executive officers of the Corporation in 2005. The Code of Conduct is a formal statement of VIA's values and business practices, and a promise to serve Canadians with the highest standards in ethical behaviour and customer service. It reflects the Corporation's dedication to responsible management and governance, and a work environment that fosters respect and integrity at all levels of the organization. A revised online Code of Conduct training module for employees was developed in 2006, and the first annual review of compliance with the Code was completed by the end of the year.

In 2005 VIA retained the services of an independent, third-party compliance officer, ensuring that employees are free to raise concerns about VIA's operations with the assurance that those concerns will be recognized and resolved fairly.

# Management Discussion and Analysis

This discussion and analysis presents data and comments on the Corporation's financial position and results of operations for the year 2006. It should be read in conjunction with the consolidated financial statements, which follow, as well as the Year at a Glance on page 1.

In April 2006, as part of its mandate to provide passenger rail service in Canada, the Corporation entered into an operating agreement with the Keewatin Railway Company ("KRC") to provide a financial contribution to KRC for the purposes of operating passenger rail services and essential freight to the communities in Northern Manitoba served by KRC. KRC is a Variable Interest Entity (VIE) to the Corporation given that the Corporation is the primary beneficiary exposed to a majority of the risk of loss from KRC's activities. The Corporation has therefore consolidated the financial statements of KRC. In 2006, the financial contribution provided by the Corporation to KRC amounted to \$2.0 million. (See note 11 in the consolidated financial statements.)

## OVERVIEW OF FINANCIAL RESULTS

EXCLUDING THE FINANCIAL RESULTS OF THE VARIABLE INTEREST ENTITY.

Following two consecutive years of exceptional financial performance, VIA once again generated impressive financial results in 2006. Bottom line figures reflect a solid increase in revenues, organization-wide efforts to reduce costs, and several one-time events. Despite the pressures of turbulent travel markets and rising operating costs, the Corporation reduced its net operating deficit substantially compared to budget. There was a modest increase in the operating deficit as compared to last year.

VIA began 2006 with the knowledge that, in the absence of other sources of funding, it would be necessary to draw on internal resources to meet operational and minimal capital requirements for the year. This challenge was met through a solid increase in passenger revenues versus 2005, combined with revenue from a one-time recognition of capital gains in VIA's Asset Renewal Fund investment portfolio, which brought total revenues in 2006 to an all-time high of \$297.1 million. This is \$11.3 million (or 4 per cent) higher than budget and \$7.3 million (or 3 per cent) higher than last year.

These higher revenues were matched with lower than projected operating expenses due to careful management of costs across the organization. This enabled the Corporation to end its financial year with an operating deficit of \$178.4 million – an increase of \$2.5 million (or 1 per cent) compared to last year, but a reduction of \$14.2 million (or 7 per cent) compared to budget.

Annual operating funding for passenger rail from the federal government has ranged from \$181 million to \$154 million since 1999. In recent years the Corporation has had to use the Asset Renewal Fund to make up the difference between government operating funding available and the actual operating funding required. In 2006, due to the significant one-time revenues and rigorous cost controls, VIA was able to reduce the funding shortfall and therefore the amount of funding required from the Asset Renewal Fund, to \$9.4 million. This is \$14.2 million (or 60 per cent) better than anticipated.

## REVENUE AND RIDERSHIP

Passenger revenue continued to grow in 2006, even though growth was constrained by a slight decline in ridership in a weak and highly competitive travel market. Early in the year, Canadians' winter travel patterns had begun to shift to destinations outside the country. Later, faced with rising costs of Canadian destinations due in part to the strong Canadian dollar, U.S. and overseas travellers began redirecting their vacation trips elsewhere, leaving capacity unfilled during summer months.

To offset this situation, VIA concentrated on managing yield to stimulate domestic travel, realigning fares to better match market conditions. A more flexible *VIA 1* Corridor fare plan was introduced in the spring, building on the simplified *Comfort* class fares introduced in 2005. The market responded positively to this initiative, producing an immediate increase in ridership which continued through the rest of the year. Western Canada tourism also began to recover in August, reversing in part earlier losses in VIA's long distance markets.

Overall, revenue per passenger-mile increased to 30.3 cents, almost 6 per cent higher than 2005. Total passenger revenues increased \$11 million over 2005 to reach \$266.6 million, a 4 per cent increase that, while substantial, fell 2 per cent short of budget targets. Passenger ridership slipped back slightly from the 4.1 million trips recorded last year, while passenger-miles, at 874 million, fell 1 per cent as a result of the weak demand for long distance travel – with particularly acute declines in Eastern Canada throughout the year.

VIA's success in maintaining revenue growth throughout 2006 reflects its strong customer focus – supported by the creative application of technology to communicate with our customers and simplify their travel planning. As more of the travel trade moves online, VIA is enhancing its web site to attract both consumers and business users: customers can register and create personalized travel profiles; and travel agents are able to book space directly, rather than making more costly arrangements through third-parties. As a result of the features introduced during 2006, VIA's online sales increased for the fifth consecutive year – growing by 30 per cent, reaching close to \$90 million and accounting for about one third of total sales.

## OPERATING COSTS

EXCLUDING THE FINANCIAL RESULTS OF THE VARIABLE INTEREST ENTITY.

Total operating costs in 2006 were favourably influenced by a number of one-time factors, and by a concerted effort to contain costs across the organization. These factors resulted in expenses that were under budget by \$3.0 million, or 1 per cent. As a result, total operating expenses increased by only 2 per cent, or \$9.8 million, compared to 2005.

Train operating costs (particularly fuel) and compensation were the major source of increased costs versus 2005. The effects of higher fuel prices were significantly attenuated by the use of hedging techniques, which sheltered the Corporation from the full impact of increases in the price of fuel.

Changing financial conditions affecting the pension plan for VIA's unionized employees also influenced operating costs. As required by the *Income Tax Act*, the Corporation did not contribute to the unionized plan for a number of years. However, given a modest deterioration in the financial position of the plan, VIA elected to resume contributions in the second half of 2005. In 2006, the contribution to the unionized pension plan was \$13.5 million for the full year (versus \$5 million in 2005 for a partial year).

VIA benefited from two unbudgeted recoveries of prior year expenses in 2006: a recovery of prior year capital taxes and a recovery of accident costs incurred in 2005. Together, these served to reduce 2006 operating costs by \$6.7 million.

The modest year-over-year increase in overall operating costs also demonstrates the impact of the Corporation's stringent control of costs. VIA faced rising fuel prices, and inflation induced increases in labour, utilities, and other areas. Despite these pressures, expenses for compensation and train operations, including fuel and station and property expenses, were below budget in 2006.

Marketing and sales expenses, as well as on-train product costs, increased over last year and were higher than budget. Increased marketing and sales expenses were due to higher spending on advertising and promotion, necessary to address intense competition, especially in the Corridor. In addition to inflation, increased VIA 1 passenger traffic in the Corridor drove up product delivery costs, as food and beverages are included in the price of these first class tickets.

## CAPITAL EXPENDITURES

EXCLUDING THE FINANCIAL RESULTS OF THE VARIABLE INTEREST ENTITY.

No new capital or operating funding was approved for passenger rail in 2006. A significant portion of the revenues from the Asset Renewal Fund were thus required to address operating funding shortfalls, with the rest dedicated to a modest capital program.

VIA spent \$14.5 million on capital expenditures in 2006 (funded entirely through the Asset Renewal Fund), which is \$3.5 million less than planned. Slightly more than half of this year's capital spending was devoted to equipment-related projects. These included the prototypes of the rebuilt F-40 locomotive and the rebuilt LRC car that will serve as the basis for a planned future program to rebuild these two fleets. The balance of the 2006 spending was largely devoted to information technology projects (26 per cent) and station upgrading projects (19 per cent).

VIA will carry the \$3.5 million of unspent capital funding forward to 2007 to fund the expenditures deferred from 2006, as well as new capital projects.

## ON-TIME PERFORMANCE

2006 saw improvements in on-time performance for the second year in a row. Overall on-time performance reached 84 per cent for 2006, a 3 percentage point improvement over 2005.

VIA tracks delay minutes and distinguishes between those caused by its own operations, and those attributable to infrastructure owners or other third parties. The Corporation has substantially reduced those delays under its direct control. In 2006, equipment maintenance delays in the Quebec City-Windsor corridor dropped 28 per cent lower than in 2005, and passengers experienced fewer service disruptions related to mechanical failures. In addition, VIA's Customer Experience and Operations teams achieved a 13 per cent reduction in non-mechanical delay minutes compared to 2005.

The Western transcontinental service achieved an improvement in delay minutes, which decreased by 15 per cent compared to 2005, thanks to close cooperation with other railroad companies in controlling the impact of increased freight congestion on passenger train operations.

Overall on-time performance on the Eastern transcontinental service improved by 15 percentage points from 2005, reaching 74 per cent. Delay minutes improved by 38 per cent, due largely to good weather conditions, fewer slow orders, and reduced freight traffic. The best performance was achieved in the eastern half of the Corridor (between Toronto and Quebec City), where on-time performance reached 90 per cent.

However, this year over year improvement disguises the fact that in 2005 VIA added time to its Corridor schedules to accommodate work programs. Longer trips have the potential to undermine customer satisfaction and loyalty in VIA's busiest region, where travellers are especially time sensitive. Slower trains and erratic on-time performance pose a serious challenge as VIA faces competition from other modes.

## OUTLOOK FOR 2007

VIA's *Moving Forward* plan, with its clear focus on the customer, has helped the national passenger rail service adapt to changing market conditions and achieve strong financial results over the past three years. VIA will continue to achieve strong results in 2007 by maintaining this focus, striving to be the Canadian leader of service excellence in passenger transportation – anticipating, meeting and exceeding the needs of its customers.

Success will depend on responding to future shifts in market demand, particularly in Central and Eastern Canada, a volatile marketplace characterized by aggressive price competition. Domestic travel markets will be the key to revenue growth in 2007. Forecasts from the Canadian Tourism Commission and the Conference Board of Canada suggest that 2007 will see a modest increase in domestic travel, particularly business travel, while travel demand from the U.S. and overseas markets will continue to be weak – with a decline in travellers from the U.S.

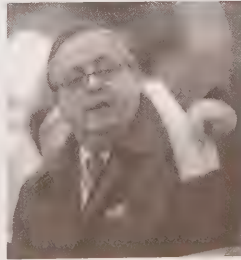
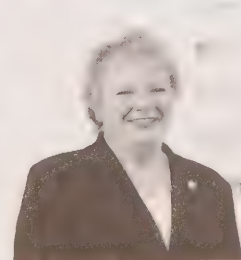


To meet these challenges, VIA will further refine its service delivery, marketing and pricing strategies, ensuring that they remain responsive to customer needs and opportunities for growth.

The corporate realignment undertaken in 2006, which integrated all aspects of service design, development, marketing and delivery in order to enhance value to the customer, will provide the framework for re-energizing VIA's entire organization in 2007. New teams and fresh ideas will help to marshal the company's resources, and enable its people to develop more innovative products and services. Creativity and flexibility will be critical to ensure that VIA continues to offer the right kind of service and the highest possible value to Canadian travellers.

At the same time, VIA must continue to address the pressure of rising costs. Rigorous cost controls will continue to reduce expenses, while efforts to increase productivity will focus on enhancing the talents of VIA's people, developing innovative applications of technology, and exploring new entrepreneurial initiatives to further increase the Corporation's level of self-sufficiency.

Without investment to overhaul equipment and to upgrade the rail infrastructure and other assets, there is a significant risk that customer satisfaction and ridership will deteriorate. This risk remains a primary concern for VIA Rail in 2007. The Corporation is working closely with the Government of Canada to develop a plan that will address both operating and capital funding needs of passenger rail for the future. This plan will ensure that Canada's national passenger rail service can continue to meet the needs of Canadian travellers in the future.



# Consolidated Financial Statements

# Management's Responsibility Statement

YEAR ENDED DECEMBER 31, 2006

Management of the Corporation is responsible for the preparation and integrity of the consolidated financial statements contained in the Annual Report. These consolidated statements have been prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting principles and necessarily include certain amounts that are based on management's best estimates and judgement. Financial information contained throughout the Annual Report is consistent with that in the consolidated financial statements. Management considers that the consolidated statements present fairly the financial position of the Corporation, the results of its operations and its cash flows.

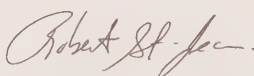
To fulfill its responsibility, the Corporation maintains systems of internal controls, policies and procedures to ensure the reliability of financial information and the safeguarding of assets. The internal control systems are subject to periodic reviews by Samson Bélair/Deloitte & Touche, s.e.n.c.r.l., as internal auditors. The external auditors, the Auditor General of Canada and Ernst & Young LLP, have audited the Corporation's consolidated financial statements for the year ended December 31, 2006, and their report indicates the scope of their audit and their opinion on the consolidated financial statements.

The Audit and Risk Committee of the Board of Directors, consisting primarily of independent Directors, meets periodically with the internal and external auditors and with management, to review the scope of their audits and to assess reports on audit work performed. The consolidated financial statements have been reviewed and approved by the Board of Directors on the recommendation of the Audit and Risk Committee.



**Paul Côté**

President and Chief Executive Officer



**Robert St-Jean**

Chief Financial and Administration Officer

# Auditors' Report

## TO THE MINISTER OF TRANSPORT, INFRASTRUCTURE AND COMMUNITIES

We have audited the consolidated balance sheet of VIA Rail Canada Inc. as at December 31, 2006 and the consolidated statements of operations and retained earnings and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Corporation's management. Our responsibility is to express an opinion on these financial statements based on our audit.

We conducted our audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that we plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In our opinion, these consolidated financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Corporation as at December 31, 2006 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. As required by the *Financial Administration Act*, we report that, in our opinion, these principles have been applied on basis consistent with that of the preceding year.

Further, in our opinion, the transactions of the Corporation that have come to our notice during our audit of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and regulations, the *Canada Business Corporations Act* and articles and the by-laws of the Corporation.



**Ernst & Young LLP**  
Chartered Accountants



**Sheila Fraser, FCA**  
Auditor General of Canada

MONTREAL, CANADA  
FEBRUARY 8, 2007

# CONSOLIDATED BALANCE SHEET

AS AT DECEMBER 31  
IN THOUSANDS

	2006	2005
<b>Current Assets</b>		
Cash and cash equivalents	\$ 4,250	\$ 2,621
Accounts receivable, trade	5,805	6,723
Accounts receivable, prepaid and other	2,080	1,514
Derivative financial instruments (NOTE 12)	5,759	5,678
Materials	19,968	16,105
Asset Renewal Fund (NOTE 4)	22,000	37,700
	<b>59,862</b>	<b>70,341</b>
<b>Long-term assets</b>		
Property, plant and equipment (NOTE 3)	533,123	571,012
Asset Renewal Fund (NOTE 4)	55,141	68,489
Accrued benefit asset (NOTE 6)	230,878	177,245
Derivative financial instruments (NOTE 12)	1,206	6,587
Other	220	986
	<b>820,568</b>	<b>824,319</b>
	<b>\$ 880,430</b>	<b>\$ 894,660</b>
<b>Current liabilities</b>		
Account payable and accrued liabilities (NOTE 5 AND 12)	\$ 94,687	\$ 99,207
Deferred revenues	11,524	9,473
	<b>106,211</b>	<b>108,680</b>
<b>Long-term liabilities</b>		
Accrued benefit liability (NOTE 6)	24,477	21,805
Future corporate taxes (NOTE 7)	35,871	35,408
Deferred investment tax credits	2,292	2,639
Other	778	568
	<b>63,418</b>	<b>60,420</b>
<b>Deferred capital funding</b>	<b>530,242</b>	<b>578,733</b>
<b>Shareholder's equity</b>		
Share capital (NOTE 9)	9,300	9,300
Contributed surplus	4,963	4,963
Retained earnings	166,296	132,564
	<b>180,559</b>	<b>146,827</b>
	<b>\$ 880,430</b>	<b>\$ 894,660</b>

Commitments and Contingencies (Note 10 and 16 respectively)

See accompanying notes to consolidated financial statements

On behalf of the Board,



**Kenneth Savage, CA, CFP**

Director and Chairman of the Audit  
and Risk Committee



**Donald A. Wright**

Director and Chairman of the Board



## CONSOLIDATED STATEMENT OF OPERATIONS AND RETAINED EARNINGS

YEAR ENDED DECEMBER 31  
IN THOUSANDS

	2006	2005
<b>Revenues</b>		
Passenger	\$ 266,609	\$ 255,593
Investment income	17,987	22,017
Other	13,219	12,150
	<b>297,815</b>	<b>289,760</b>
<b>Expenses</b>		
Compensation and benefits	213,877	210,825
Train operations and fuel (NOTE 12)	118,033	97,091
Stations and property	28,533	27,818
Marketing and sales	28,398	27,120
Maintenance material	23,551	23,964
On-train product costs	17,969	17,359
Operating taxes	6,159	11,394
Employee future benefits (NOTE 6)	(29,594)	(14,043)
Amortization and losses on write-down and disposal of property, plant and equipment	58,956	59,599
Other	22,590	31,025
	<b>488,472</b>	<b>492,152</b>
<b>Operating loss before funding from the Government of Canada and corporate taxes</b>	<b>190,657</b>	<b>202,392</b>
Operating funding from the Government of Canada	169,001	169,001
Amortization of deferred capital funding (NOTE 8)	55,851	57,633
Income before corporate taxes	34,195	24,242
Corporate tax expense (NOTE 7)	463	1,983
<b>Net income for the year</b>	<b>33,732</b>	<b>22,259</b>
Retained earnings, beginning of year	132,564	110,305
<b>Retained earnings, end of year</b>	<b>\$ 166,296</b>	<b>\$ 132,564</b>

See accompanying notes to consolidated financial statements

# CONSOLIDATED STATEMENT OF CASH FLOWS

YEAR ENDED DECEMBER 31  
IN THOUSANDS

	2006	2005
<b>Operating activities</b>		
Net income for the year	\$ 33,732	\$ 22,259
Non-cash items relating to operations:		
Amortization of property, plant and equipment	58,956	59,336
Losses on write-down and disposal of property, plant and equipment	347	610
Gain on disposal of Asset Renewal Fund investments	(13,645)	(7,073)
Amortization of premium and discount on purchase of bonds in the Asset Renewal Fund	23	187
Amortization of investment tax credits	(347)	(347)
Amortization of deferred capital funding	(55,851)	(57,633)
Future corporate taxes	463	1,576
Unrealized net loss (gain) on derivative financial instruments	4,429	(5,827)
Change in non-cash working capital related to operations	(5,326)	13,720
Change in other long-term assets	766	3,766
Change in accrued benefit asset	(53,633)	(31,317)
Change in accrued benefit liability	2,672	2,460
Change in other long-term liabilities	427	(67)
	(26,987)	1,650
<b>Financing activities</b>		
Capital funding	7,360	700
	7,360	700
<b>Investing activities</b>		
Acquisition of investments in the Asset Renewal Fund	(636,575)	(307,660)
Proceeds from sale and maturity of investments in the Asset Renewal Fund	679,245	319,063
Acquisition of property, plant and equipment	(22,012)	(21,198)
Proceeds from disposal of property, plant equipment	598	252
	21,256	(9,543)
<b>Cash and cash equivalents</b>		
Increase (decrease) during the year	1,629	(7,193)
Balance, beginning of year	2,621	9,814
<b>Balance, end of year</b>	\$ 4,250	\$ 2,621
<b>Represented by:</b>		
Cash	\$ 393	\$ 126
Short-term investments, 4.30%, maturing in January 2007 (2005: 3.28%)	3,857	2,495
	\$ 4,250	\$ 2,621

See accompanying notes to consolidated financial statements

# Notes to Consolidated Financial Statements

AS AT DECEMBER 31, 2006

## 1. AUTHORITY AND OBJECTIVES

VIA Rail Canada Inc. is a Crown corporation named in Part I of Schedule III to the *Financial Administration Act*. It was incorporated in 1977, under the *Canada Business Corporations Act*. The Corporation's vision is to be the Canadian leader in service excellence in passenger transportation with a mission to work together to provide travel experiences that anticipate the needs and exceed the expectations of our customers. The Corporation uses the roadway infrastructure of other railway companies and relies on them to control train operations.

The Corporation is not an agent of Her Majesty and is subject to income taxes.

The Corporation has one operating segment, passenger transportation and related services.

## 2. ACCOUNTING POLICIES

These consolidated financial statements have been prepared by management in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. The significant accounting policies followed by the Corporation are summarized as follows:

### A | VARIABLE INTEREST ENTITIES

These consolidated financial statements include the financial statements of the Corporation and as required by Accounting Guideline 15 "Consolidation of Variable Interest Entities" ("AcG-15"), the financial statements of the Keewatin Railway Company ("KRC"), a variable interest entity (VIE). AcG-15 requires the consolidation of VIEs if a party with an ownership, contractual or other financial interest in the VIE (a variable interest holder) is exposed to a majority of the risk of loss from the VIE's activities, is entitled to receive a majority of the VIE's residual returns (if no party is exposed to a majority of the VIE's losses), or both (the primary beneficiary). Upon consolidation, the primary beneficiary generally must initially record all of the VIE's assets, liabilities and non-controlling interests at fair value at the date the enterprise became the primary beneficiary (See note 11). The Corporation revises its initial determination of the accounting for VIEs when certain events occur, such as changes in governing documents or contractual arrangements.

## **B | FUNDING FROM THE GOVERNMENT OF CANADA**

Operating funding, which pertains to services, activities and other undertakings of the Corporation for the management and operation of railway passenger services in Canada, is recorded as a reduction of the operating loss. The amounts are determined on the basis of operating expenses less commercial revenues excluding unrealized gains and losses on derivative financial instruments, employee future benefits and non-cash transactions relating to property, plant and equipment and future corporate taxes, and are based on the operating budget approved by the Government of Canada for each year.

Funding for depreciable property, plant and equipment is recorded as deferred capital funding on the Consolidated Balance Sheet and is amortized from the acquisition date on the same basis and over the same periods as the related property, plant and equipment. Upon disposition of the funded depreciable property, plant and equipment, the Corporation recognizes into income all remaining deferred capital funding related to the property, plant and equipment. Funding for non-depreciable property, plant and equipment is recorded as contributed surplus.

## **C | CASH EQUIVALENTS**

Cash equivalents include highly liquid investments purchased three months or less from maturity and are carried at lower of cost or market value.

## **D | ASSET RENEWAL FUND**

Short-term investments are carried at the lower of cost or market value, determined on an aggregate basis.

The other investments in the Asset Renewal Fund are carried at cost. The carrying value of each of these investments is assessed periodically to determine if there has been an other than temporary decline in value. A charge to income is recorded during the period in which such a decline in value is determined.

## **E | REVENUE RECOGNITION**

Revenues earned from passenger transportation are recorded as services are rendered. Amounts received for train travel not yet rendered are included in current liabilities as deferred revenues. Investment income and other revenues which includes third party revenues are recorded as they are earned.

## **F | FOREIGN CURRENCY TRANSLATION**

Accounts in foreign currencies are translated using the temporal method. Under this method, monetary Balance Sheet items are translated at the exchange rates in effect at year-end. Gains and losses resulting from the changes in exchange rates are reflected in the Consolidated Statement of Operations and Retained Earnings.

Non-monetary Balance Sheet items as well as foreign currency revenues and expenses are translated at the exchange rate in effect on the dates of the related transactions.

**G | MATERIALS**

Materials, consisting primarily of items used for the maintenance of rolling stock, are valued at the lower of weighted average cost and replacement cost, and at net realizable value for obsolete materials.

**H | PROPERTY, PLANT AND EQUIPMENT**

Property, plant and equipment acquired from Canadian National Railway and Canadian Pacific Limited at the start of operations in 1978 were recorded at their net transfer values while subsequent acquisitions, including those acquired under capital leases, are recorded at cost.

The costs of refurbishing and rebuilding rolling stock and costs associated with other upgrading of property, plant and equipment are capitalized if they are incurred to improve the service value or extend the useful lives of the property, plant and equipment concerned; otherwise, such costs are expensed as incurred.

Retired property, plant and equipment are written down to their net realizable value.

Amortization of property, plant and equipment is calculated on a straight-line basis at rates sufficient to amortize the cost of property, plant and equipment, less their residual value, over their estimated useful lives, as follows:

Rolling stock	12 to 30 years
Maintenance buildings	25 years
Stations and facilities	20 years
Infrastructure improvements	5 to 40 years
Leasehold improvements	2 to 20 years
Machinery and equipment	4 to 15 years
Information systems	3 to 7 years
Other property, plant and equipment	3 to 10 years

No amortization is provided for projects in progress and retired property, plant and equipment.

**I | CORPORATE TAXES**

The Corporation utilizes the liability method of accounting for corporate taxes under which future corporate tax assets and liabilities are recognized for the estimated future tax consequences attributable to differences between the financial statement carrying amount and the tax basis of assets and liabilities. Future corporate tax assets and liabilities are measured using substantively enacted rates that are expected to apply for the year in which those temporary differences are expected to be recovered or settled. The effect on future corporate tax assets and liabilities of a change in tax rates is recognized in earnings in the period that includes the enactment date. Future corporate tax assets are recognized to the extent that realization is considered more likely than not.



## J | INVESTMENT TAX CREDITS

Investment tax credits are recognized when qualifying expenditures have been made, provided there is reasonable assurance that the credits will be realized. They are amortized over the estimated useful lives of the related property, plant and equipment. The amortization of deferred investment tax credits is recorded as a reduction of the amortization of property, plant and equipment. These credits are included in other long-term liabilities.

## K | EMPLOYEE FUTURE BENEFITS

The Corporation accrues obligations under its employee future benefit plans.

The cost of pension and other employee future benefits earned by employees is actuarially determined using the projected benefit method prorated on services and management's best estimate of expected plan investment performance, salary escalation, retirement ages of employees and expected health care costs.

For the purpose of calculating the expected return on plan assets, those assets are valued at market value.

On January 1, 2000, the Corporation adopted the new accounting standard on employee future benefits using the prospective application method. The Corporation is amortizing the transitional asset on a straight-line basis over 13 to 14 years, which was the average remaining service lives of the active employee groups at the time.

Past service costs are amortized on a straight-line basis over the expected average remaining service lives of the active employee groups which was, in most cases, estimated to be 11 years at the time.

For the pension plans, the excess of the accumulated net actuarial gain or loss over 10 per cent of the greater of the accumulated benefit obligation and the fair value of plan assets is amortized on a straight-line basis over the average remaining service lives of the active employee groups which is, in most cases, estimated to be 12 years.

The Corporation's obligations for worker's compensation benefits are based on known awarded disability and survivor pensions and other potential future awards with respect to accidents that occurred up to the fiscal year-end. The Corporation is self-insured. The actuarial determination of these accrued benefit obligations uses the projected benefit method. This method incorporates management's best estimate of cost escalation as well as demographic and other financial assumptions. Management's best estimate also takes into account the experience and assumptions of provincial workers' compensation boards. The actuarial gains or losses are amortized over a seven-year period, the average duration of these obligations.

**L | DERIVATIVE FINANCIAL INSTRUMENTS**

Derivative financial instruments such as swaps, call options and forward foreign exchange contracts, are utilized by the Corporation in the management of its exposure to changes in fuel prices for up to 80 per cent of its consumption. The Corporation does not enter into derivative financial instruments for trading or speculative purposes. The Corporation does not currently apply hedge accounting on these derivative financial instruments.

Derivative financial instruments are recognized on the Consolidated Balance Sheet at inception and removed when they expire or are terminated. On the inception, each derivative is recognized at fair value as either an asset or a liability on the Consolidated Balance Sheet and changes in fair value are recognized in the train operations and fuel expenses. Derivative financial instruments with a positive fair value are reported as derivative financial instrument assets and derivatives with a negative fair value are reported as part of accounts payable and accrued liabilities or other long-term liabilities.

**M | MEASUREMENT UNCERTAINTY**

The preparation of consolidated financial statements in accordance with Canadian generally accepted accounting principles requires management to make estimates and assumptions that affect the reported amounts of assets and liabilities as well as revenues and expenses and the disclosure of contingent assets and liabilities. The most significant estimates involve the recognition of liabilities and other claims against the Corporation, the fair value of financial instruments, employee future benefits, future corporate taxes as well as the useful life of property, plant and equipment. Actual results could differ from these estimates and such differences could be material.

**N | VIA PRÉFÉRENCE PROGRAM**

The incremental costs of providing travel awards under the Corporation's VIA Préférence frequent traveller reward program are accrued as the entitlements to such awards are earned and are included in accounts payable and accrued liabilities.

**O | NON-MONETARY TRANSACTIONS**

Non-monetary transactions are recorded at the estimated fair value of the goods or services received or the estimated fair value of the services given, whichever is more reliably determinable. Revenues from non-monetary transactions are recognized when the related services are rendered. Expenses resulting from non-monetary transactions are recognized during the period when goods or services are provided by third parties.

### 3. PROPERTY, PLANT AND EQUIPMENT

IN MILLIONS OF DOLLARS

	2006			2005		
	COST	ACCUMULATED AMORTIZATION	NET	COST	ACCUMULATED AMORTIZATION	NET
Land	5.7	-	5.7	5.0	-	5.0
Rolling stock	772.0	448.5	323.5	746.9	413.4	333.5
Maintenance buildings	181.8	133.0	48.8	181.8	124.6	57.2
Stations and facilities	45.1	28.6	16.5	44.2	26.6	17.6
Infrastructure improvements	147.8	53.9	93.9	141.4	50.1	91.3
Leasehold improvements	114.2	90.2	24.0	113.0	87.4	25.6
Machinery and equipment	35.5	29.5	6.0	34.2	28.5	5.7
Information systems	46.2	43.0	3.2	44.1	39.9	4.2
Other property, plant and equipment	20.4	19.4	1.0	20.2	19.3	0.9
	1,368.7	846.1	522.6	1,330.8	789.8	541.0
Projects in progress			10.1			28.7
Retired property, plant and equipment (AT NET REALIZABLE VALUE)			0.4			1.3
			533.1			571.0

Projects in progress as at December 31, 2006, primarily consist of rolling stock for \$4.0 million (2005: \$23.4 million) and improvements to infrastructure and information systems for \$4.7 million (2005: \$3.1 million).

#### 4. ASSET RENEWAL FUND

The Corporation has been authorized by the Treasury Board of the Government of Canada to segregate proceeds from the sale or lease of surplus assets as well as up to \$5 million of annual funding approved but not expended during the fiscal year to 2006.

The Asset Renewal Fund includes the following investment instruments:

IN MILLIONS OF DOLLARS

	2006		2005	
	COST	MARKET VALUE	COST	MARKET VALUE
Government of Canada bonds	-	-	18.2	25.0
Other Canadian bonds and debentures	-	-	16.1	17.6
Pooled equity unit trust	-	-	58.4	61.7
Cash and short-term investments	<b>77.1</b>	<b>77.1</b>	13.5	13.5
	<b>77.1</b>	<b>77.1</b>	106.2	117.8
Expected cash drawdown	<b>22.0</b>		37.7	
Long-term portion	<b>55.1</b>		68.5	

During the year ended December 31, 2006, the Treasury Board approved the use of the Asset Renewal Fund to fund \$9.4 million of the 2006 operating deficit and \$14.5 million of the 2006 capital expenditures.

The short-term portion of the Asset Renewal Fund presented as Current Assets represents the amount of cash that the Corporation expects to draw from the fund in 2007 for operating expenses and capital expenditures.

The weighted average effective rate of return on short-term investments as at December 31, 2006, was 4.38 per cent (2005: 5.10 per cent) and the weighted average term to maturity as at December 31, 2006, is one month (2005: 7 years).

The market value of short-term investments is based on the current bid price at the Consolidated Balance Sheet date.

The Asset Renewal Fund is invested in 21 short-term money market funds that have a rating of "R-1 low" or higher. The diversification in short term securities is provided by limiting to 10 per cent or less the percentage of the market value of the Asset Renewal Fund assets invested in securities of a single issuer.

The Corporation is subject to credit risk from its holdings of the Asset Renewal Fund. The Corporation minimizes its credit risks by adhering to the *Minister of Finance of Canada Financial Risk Management Guidelines for Crown Corporations* and the Corporate Investment Policy and by investing in high quality financial instruments.

# 5. ACCOUNTS PAYABLE AND ACCRUED LIABILITIES

The Accounts payable and accrued liabilities include the following:

IN MILLIONS OF DOLLARS

	2006	2005
Accrued liabilities	27.8	31.9
Wages payable and accrued	31.9	31.7
Trade payables	25.5	25.0
Capital tax, income tax and other taxes payable	8.2	7.6
Derivative financial instruments	0.5	1.2
Current portion of network restructuring and reorganization accrual	0.6	1.7
Other	0.2	0.1
	94.7	99.2



## 6. EMPLOYEE FUTURE BENEFITS

The Corporation provides a number of funded defined benefit pension plans as well as unfunded post retirement and post-employment benefits that include life insurance, health coverage and self insured Workers' Compensation benefits, to all its permanent employees. The actuarial valuations for employee future benefits are carried out by external actuaries who are members of the Canadian Institute of Actuaries.

The defined benefit pension plans are based on years of service and final average salary.

Pension benefits increase annually by 50 per cent of the increase in the Consumer Price Index in the 12 months ending in December subject to a maximum increase of 3 per cent in any year.

The latest actuarial valuation for the post-retirement unfunded plan was carried out as at July 31, 2004. The next actuarial valuation will be carried out as at July 31, 2007.

The latest actuarial valuation for the post-employment unfunded plan was carried out as at August 31, 2004. The next actuarial valuation will be carried out as at August 31, 2007.

The latest actuarial valuation for the self-insured workers' compensation benefits was carried out as at January 1, 2004. The next actuarial valuation will be carried out as at January 1, 2007, and will be available in September 2007.

The latest actuarial valuations of the pension plans were carried out as at December 31, 2004. The next actuarial valuation will be carried out as at December 31, 2007, and will be available in June 2008.

The actuarial valuation of the Supplemental Executive Retirement Plan is carried out annually. The last actuarial valuation was carried out as at December 31, 2006.

Based on these actuarial valuations and projections to December 31, the summary of the principal valuation results, in aggregate, is as follows:

IN MILLIONS OF DOLLARS

	PENSION PLANS		OTHER BENEFIT PLANS	
	2006	2005	2006	2005
<b>Accrued benefit obligation:</b>				
<b>Balance at beginning of year</b>	<b>1,511.4</b>	1,351.6	<b>29.8</b>	27.5
Current service cost	<b>26.0</b>	20.0	<b>4.7</b>	4.5
Employee contributions	<b>9.6</b>	9.8	-	-
Interest cost	<b>74.8</b>	76.3	<b>1.5</b>	1.6
Benefits paid	<b>(90.0)</b>	(79.8)	<b>(6.0)</b>	(5.8)
Net transfer in	<b>0.2</b>	-	-	-
Special termination benefits	-	1.8	-	0.1
Actuarial (gain) loss	<b>0.8</b>	131.7	<b>(0.3)</b>	1.9
<b>Accrued benefit obligation at the end of year</b>	<b>1,532.8</b>	1,511.4	<b>29.7</b>	29.8
<b>Fair value of plan assets:</b>				
<b>Balance at beginning of year</b>	<b>1,659.0</b>	1,465.2	-	-
Actual return on plan assets	<b>183.3</b>	256.3	-	-
Employer contributions	<b>15.1</b>	7.5	<b>6.0</b>	5.8
Employee contributions	<b>9.6</b>	9.8	-	-
Net transfer in	<b>0.2</b>	-	-	-
Benefits paid	<b>(90.0)</b>	(79.8)	<b>(6.0)</b>	(5.8)
<b>Balance at end of year</b>	<b>1,777.2</b>	1,659.0	-	-

## 6 EMPLOYEE FUTURE BENEFITS (CONT'D)

The percentage of the fair value of the total pension plan assets by major category as at December 31 was as follows:

ASSET CATEGORIES:	2006	2005
Equity securities (public market)	57.3%	57.2%
Fixed income securities (public market)	32.6%	34.1%
Private equity, hedge funds and other	10.0%	7.5%
Real estate	0.1%	1.2%
	100.0%	100.0%

— BILLIONS OF DOLLAR

	PENSION PLANS		OTHER BENEFIT PLANS	
	2006	2005	2006	2005
<b>Reconciliation of the funded status:</b>				
Fair value of plan assets	1,777.2	1,659.0	-	-
Accrued benefit obligation	1,532.8	1,511.4	29.7	29.8
<b>Funded status of plans - surplus (deficit)</b>	<b>244.4</b>	<b>147.6</b>	<b>(29.7)</b>	<b>(29.8)</b>
Unamortized net actuarial losses	201.7	276.8	1.2	1.6
Unamortized past service costs	2.7	3.1	0.5	0.5
Unamortized transitional (asset) obligation	(217.9)	(250.3)	4.3	6.8
	230.9	177.2	(23.7)	(20.9)
Network restructuring long-term liability	-	-	(0.8)	(0.9)
<b>Accrued benefit asset (liability)</b>	<b>230.9</b>	<b>177.2</b>	<b>(24.5)</b>	<b>(21.8)</b>

IN MILLIONS OF DOLLARS

	PENSION PLANS		OTHER BENEFIT PLANS	
	2006	2005	2006	2005
<b>Elements of defined benefit costs recognized in the year:</b>				
Current service cost	26.0	20.0	4.7	4.5
Interest cost	74.8	76.3	1.5	1.6
Actual return on plan assets	(183.3)	(256.3)	-	-
Actuarial losses (gains)	0.8	131.7	(0.3)	1.9
Special termination benefits	-	1.8	-	0.1
<b>Elements of employee future benefits (income) costs before adjustment to recognize the long-term nature of these costs</b>	<b>(81.7)</b>	<b>(26.5)</b>	<b>5.9</b>	<b>8.1</b>
<b>Adjustments to recognize the long-term nature of employee future benefits costs:</b>				
Differences between:				
▶ Expected return and actual return on plan assets for the year	66.1	153.1	-	-
▶ Actuarial loss (gain) recognized for the year and the actual actuarial loss on accrued benefit obligation for the year	9.0	(118.2)	0.4	(1.9)
▶ Amortization of past service costs for the year and the actual plan amendments for the year	0.4	0.4	0.1	0.1
▶ Amortization of transitional (asset) obligation	(32.4)	(32.5)	2.4	2.4
<b>Defined benefit (income) costs recognized</b>	<b>(38.6)</b>	<b>(23.7)</b>	<b>8.8</b>	<b>8.7</b>

The employee future benefits expense in the Consolidated Statement of Operations and Retained Earnings includes the pension plans net income, the other benefit plans net costs as well as the adjustment of Network restructuring and reorganization accrual of \$0.1 million (2005: \$1.0 million).

	PENSION PLANS		OTHER BENEFIT PLANS	
	2006	2005	2006	2005
<b>Weighted-average of significant assumptions:</b>				
<b>Accrued benefit obligation as at December 31:</b>				
Discount rate	5.00%	5.00%	5.00%	5.00%
Rate of compensation increase	3.25%	3.25%	3.25%	3.25%
<b>Benefit costs for the year ended December 31:</b>				
Discount rate	5.00%	5.75%	5.00%	5.75%
Expected long-term rate of return on plan assets	7.25%	7.25%	-	-
Rate of compensation increase	3.25%	3.25%	3.25%	3.25%
<b>Assumed health care cost trend rates as at December 31:</b>				
Initial health care cost trend rate	-	-	5.88%	6.50%
Cost trend rate declines to	-	-	3.37%	3.37%
Year ultimate rate is reached	-	-	2011	2011

#### SENSITIVITY ANALYSIS

Assumed health care cost trend rates have a significant effect on the amounts reported for the health care plans. A one-percentage-point change in assumed health care cost trend rates would have the following effects for 2006:

	INCREASE	DECREASE
Total service and interest cost	19	(18)
Accrued benefit obligation	235	(210)



## 7. CORPORATE TAXES

The corporate tax expense of the Corporation consists of the following:

IN MILLIONS OF DOLLARS

	2006	2005
Current tax expense	-	0.4
Future corporate tax expense	0.5	1.6
Corporate tax expense	0.5	2.0

Corporate tax expense on net income for the year differs from the amount that would be computed by applying the combined federal and provincial statutory income tax rates of 32.4 per cent (2005: 32.3 per cent) to income before corporate taxes. The reasons for the differences are as follows:

IN MILLIONS OF DOLLARS

	2006	2005
Computed tax expense - statutory rates	11.0	7.8
Permanent differences:		
Large corporation tax expense	-	0.4
Non-taxable portion of capital and accounting gains	(2.2)	(3.5)
Non-taxable portion of dividends received	-	(0.2)
Adjustment to future corporate tax assets and liabilities for changes in tax laws and rates	(3.9)	-
Recognition of tax benefits previously not recognized	(4.4)	(2.7)
Other	-	0.2
	0.5	2.0

Future corporate income taxes reflect the net tax effects of temporary differences between the carrying amounts of assets and liabilities for financial reporting purposes and the amounts used for income tax purposes. Significant components of the future corporate tax assets and liabilities of the Corporation are as follows:

IN MILLIONS OF DOLLARS

	2006	2005
<b>Future corporate tax assets:</b>		
Property, plant and equipment	(19.2)	(18.2)
Contingencies, other liabilities and net amounts	(4.0)	(5.0)
Accrued benefit liability	(7.6)	(7.1)
Loss carry-forward	(11.9)	(6.9)
	(42.7)	(37.2)
Less the valuation allowance	7.8	12.2
	(34.9)	(25.0)
<b>Future corporate tax liabilities:</b>		
Accrued benefit asset	68.8	58.5
Unrealized gain on derivative financial instruments	2.0	1.9
	70.8	60.4
<b>Net future corporate tax liabilities</b>	<b>35.9</b>	<b>35.4</b>

The Corporation has \$40.8 million of unused federal non-capital tax losses carried forward and their related year of expiry are as follows:

2007	2.2
2008	4.0
2010	0.7
2014	3.3
2016	12.0
2026	18.6
	40.8

## 8. DEFERRED CAPITAL FUNDING

Deferred capital funding represents the unamortized portion of the funding used to purchase property, plant and equipment.

IN MILLIONS OF DOLLARS

	2006	2005
<b>Balance, beginning of year</b>	<b>578.7</b>	635.6
Deferred capital funding consolidated from Keewatin Railway Co.	7.3	-
Government funding for depreciable property, plant and equipment	-	0.7
Amortization of deferred capital funding	(55.8)	(57.6)
<b>Balance, end of year</b>	<b>530.2</b>	578.7

## 9. SHARE CAPITAL

The authorized share capital of the Corporation is comprised of an unlimited number of common shares with no par value. As at December 31, 2006 and 2005, 93,000 shares at \$100 per share are issued and fully paid.

## 10. COMMITMENTS

A | The future minimum payments relating to operating leases mainly for real estate, maintenance of way and computer equipment are as follows:

IN MILLIONS OF DOLLARS

2007	17.5
2008	18.3
2009	11.7
2010	8.3
2011	8.3
Subsequent years proportionately to 2049	166.8
	<b>230.9</b>

B | As at December 31, 2006, the Corporation has outstanding purchase commitments amounting to \$5.6 million (2005: \$5.7 million) consisting mainly of advertising as well as the maintenance and completion of rolling stock projects.

C | The Corporation has entered into train service agreements for the use of tracks and control of train operations expiring on December 31, 2008.

D | The Corporation has issued letters of credit totalling approximately \$17.7 million (2005: \$19.9 million) to various provincial government workers' compensation boards as security for future payment streams.

## 11. VARIABLE INTEREST ENTITIES

In April 2006, as part of its mandate to provide passenger rail service in Canada, the Corporation entered into an operating agreement with the Keewatin Railway Company ("KRC") to provide a financial contribution to KRC for the purposes of operating passenger rail services and essential freight to the communities in Northern Manitoba served by KRC. The Corporation will contribute an annual amount to KRC to fund a significant portion of KRC's operating expenditures and is at risk of increasing the level of contributions if net operating costs were to increase. KRC is a Variable Interest Entity (VIE) to the Corporation given that the Corporation is the primary beneficiary exposed to a majority of the risk of loss from KRC's activities.

In 2006, the financial contribution provided by the Corporation to KRC amounted to \$2.0 million.

For the year ended December 31, 2006 KRC has received \$7.4 million in Deferred Capital Funding. The liabilities recognized as a result of consolidating KRC do not represent additional claims on the Corporation's assets; rather, they represent claims against the specific assets of KRC. Conversely, assets having a net book value of \$7.9 million recognized as a result of consolidating KRC do not represent additional assets that could be used to satisfy claims against the Corporation's assets. Additionally, the consolidation of the KRC VIE did not result in any change in the underlying tax, legal or credit exposure of the Corporation.

## 12. DERIVATIVE FINANCIAL INSTRUMENTS

The derivative financial instruments used by the Corporation include swaps which are typically a commodity or price swap where parties exchange payments in cash based on changes in the price of the commodity (heating oil) or a market index while fixing the price they effectively pay for fuel. The Corporation has also used call options that give the Corporation the right but not the obligation to buy a futures contract for a specified price within a specified period of time in exchange for premium payment. It obligates the seller of an option to sell the underlying futures contract at the designated price should the option be exercised at that price. These call options can no longer be exercised should the price of the commodity exceed a trigger level for more than a specified amount of time. The foreign exchange forwards and futures are contractual agreements to either buy or sell U.S. dollars at a specified price and date in the future.

At year-end, the Corporation had the following derivative financial instruments with positive fair values:

DESCRIPTION	MATURITY DATE	FIXED PRICE PER U.S. GALLON (USD)	NOTIONAL QUANTITY (000'S OF U.S. GALLONS)	FAIR VALUE CAD (000'S)	
				<b>2006</b>	<b>2005</b>
Crude swap	Dec. 31, 2006	1.560	2,016	-	572
Crude swap	Dec. 31, 2006	0.818	4,536	-	5,098
Crude swap	Dec. 31, 2007	0.800	4,536	<b>5,036</b>	5,085
Crude swap	Dec. 31, 2007	1.498	2,016	<b>648</b>	743
Crude swap	Dec. 31, 2007	1.780	1,008	<b>2</b>	64
Crude swap	Dec. 31, 2008	1.860	1,008	<b>39</b>	-
Crude swap	Dec. 31, 2008	1.799	1,008	<b>105</b>	**
Crude swap	Dec. 31, 2008	1.457	2,016	<b>952</b>	690
				<b>6,782</b>	12,252

\*\* This financial instrument had a negative fair value in 2005.



## 12. DERIVATIVE FINANCIAL INSTRUMENTS (CONT'D)

DESCRIPTION	MATURITY DATE	FORWARD RATE CAD/USD	NOTIONAL AMOUNT (USD) (000'S)	FAIR VALUE CAD (000'S)	
				2006	2005
Foreign Exchange	Monthly in 2006	1.148	824	-	8
Foreign Exchange	Monthly in 2007	1.148	1,794	20	-
Foreign Exchange	Monthly in 2007	1.147	1,859	22	5
Foreign Exchange	Monthly in 2007	1.142	1,885	31	-
Foreign Exchange	Monthly in 2008	1.110	2,936	110	-
				183	13
				6,965	12,265

At year-end, the Corporation had the following derivative financial instruments with negative fair values:

DESCRIPTION	MATURITY DATE	FORWARD RATE CAD/USD	NOTIONAL AMOUNT (USD) (000'S)	FAIR VALUE CAD (000'S)	
				2006	2005
Foreign Exchange	Monthly in 2006	1.290	2,117	-	(273)
Foreign Exchange	Monthly in 2006	1.277	357	-	(42)
Foreign Exchange	Monthly in 2006	1.189	5,999	-	(182)
Foreign Exchange	Monthly in 2006	1.170	3,730	-	(46)
Foreign Exchange	Monthly in 2006	1.181	4,098	-	(94)
Foreign Exchange	Monthly in 2007	1.179	9,369	(178)	(254)
				(178)	(891)

DESCRIPTION	MATURITY DATE	FIXED PRICE PER U.S. GALLON (USD)	NOTIONAL QUANTITY (000'S OF U.S. GALLONS)	FAIR VALUE CAD (000'S)	
				<b>2006</b>	2005
Crude swap	Dec. 31, 2006	2.033	2,016	-	(507)
Crude swap	Dec. 31, 2006	1.850	2,016	-	(91)
Crude swap	Dec. 31, 2007	1.844	1,008	(71)	(6)
Crude swap	Dec. 31, 2007	1.870	1,008	(101)	-
Crude swap	Dec. 31, 2007	1.996	1,008	(244)	-
Crude swap	Dec. 31, 2008	1.799	1,008	**	(10)
Crude swap	Dec. 31, 2008	1.945	1,008	(53)	-
				<b>(469)</b>	(614)

\*\* This financial instrument has a positive fair value in 2006

DESCRIPTION	MATURITY DATE	CAP PRICE PER U.S. GALLON (USD)	TRIGGER LEVEL PER U.S. GALLON (USD)	NOTIONAL QUANTITY (000'S OF U.S. GALLONS)	FAIR VALUE CAD (000'S)	
					<b>2006</b>	2005
Crude call option	Dec. 31, 2006	1.065	1.450	2,520	-	(13)
					<b>(647)</b>	(1,518)

The fair value of the positive balance of the above derivative financial instruments at December 31, 2006 is \$7.0 million (2005: \$12.3 million) of which \$5.8 million is recorded as Current assets (2005: \$5.7 million) and \$1.2 million as Long-term assets (2005: \$6.6 million). The negative balance is \$0.6 million (2005: \$1.5 million) of which \$0.5 million (2005: \$1.2 million) is included in "Account payable and accrued liabilities" as a short-term derivative financial instrument liability and \$0.1 million (2005: \$0.3 million) is included in "Other" as a long-term derivative financial instrument liability.

Included in the "Train operations and fuel" expense is a realized and unrealized net loss of \$0.1 million (2005: net gain of \$13.5 million) on these derivative financial instruments.

The Corporation is exposed to credit risk in the event of non-performance by the counterparty to its derivative financial instruments but does not expect such non-performance as the counterparty is of high credit quality.

## 13. FAIR VALUE OF OTHER FINANCIAL INSTRUMENTS

The estimated fair value of the recognized financial instruments other than derivative financial instruments approximates their carrying value due to their current nature.

## 14. RELATED PARTY TRANSACTIONS

The Corporation is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments and agencies. The Corporation enters into transactions with these entities in the normal course of business on trade terms applicable to all individuals and enterprises and these transactions are recorded at exchange value. Other than disclosed elsewhere in these consolidated financial statements, related party transactions are not significant.

## 15. NON-MONETARY TRANSACTIONS

The Corporation recorded a revenue from non-monetary transactions of approximately \$1.6 million (2005: \$1.0 million) as "Passenger revenue" in the accompanying consolidated statements of operations and retained earnings for the year ended December 31, 2006. The Corporation also recorded non-monetary expenses of \$1.5 million (2005: \$1.0 million) in the accompanying consolidated statement of operations and retained earnings, mainly as "Marketing and sales" and other expenses resulting from non-monetary transactions.

## 16. CONTINGENCIES

- A | The Canadian Transportation Agency (CTA) rendered a decision in October 2003 against the Corporation in favour of the Council for Canadians with Disabilities (CCD). The Corporation was directed to re-design and re-construct its Renaissance rail cars to remove certain undue obstacles to persons with disabilities.

On March 2, 2005, the Corporation was successful in overturning the earlier CTA decision by a judgement of the Federal Court of Appeal. That appeal decision has been further appealed to the Supreme Court of Canada by the CCD. The Supreme Court heard the case on May 19, 2006. The decision is still pending.

If the CTA decision is finally upheld, the cost of modifying the Renaissance cars would be significant. Management is of the opinion that this could cost between \$50 million and \$100 million, an amount that would exceed funding approved by the Government of Canada for the Renaissance project. No provision has been made in the consolidated financial statements for a major modification of the cars.

- B | The Corporation began a restructuring of its labour force in 1997 which resulted in the elimination of a number of positions. The changes became subject to various Canadian Industrial Relations Board (CIRB) decisions, mediations and arbitrations.

In May 2003, the CIRB rendered a decision directing the Corporation to pay back wages under certain circumstances to former conductors. The Supreme Court decided not to grant the Corporation leave to appeal a Federal Court of Appeal ruling supporting the decision of the CIRB.

The Corporation is waiting for the final ruling from the arbitrator.

The Corporation has made a provision in its consolidated financial statements.

C | The Corporation's operations are subject to numerous federal, provincial, and municipal environmental laws and regulations concerning among other things, the management of air emissions, wastewater, hazardous materials, wastes and soil contamination as well as the management and decommissioning of underground and aboveground storage tanks. A risk of environmental liability is inherent in railroad and related transportation operations, real estate ownership and other activities of the Corporation with respect to both current and past operations.

The Corporation has performed an assessment of all of its operations and of all of its sites and facilities at risk in order to determine the environmental risks. The sites and the facilities for which environmental risks were identified were the subject of thorough studies and corrective actions were taken if necessary in order to eliminate or to attenuate these risks. The continuous risk management process that is in place allows the Corporation to monitor its activities and properties under normal operating conditions as well as monitor accidents that occur. The activities or properties likely to be contaminated or to cause a contamination are addressed without delay, at the moment of their observation, by the development of an action plan according to the nature and the importance of the impact and the applicable requirements. As at December 31, 2006, the Corporation believes that no environmental provision is required.

The Corporation's ongoing efforts to identify potential environmental concerns that may be associated with its properties may lead to future environmental investigations, which may result in the identification of additional environmental costs and liabilities. The magnitude of such additional liabilities and the costs of complying with environmental laws and containing or remediating contamination cannot be reasonably estimated due to:

- i) the lack of specific technical information available with respect to many sites;
- ii) the absence of any third-party claims with respect to particular sites;
- iii) the potential for new or changed laws and regulations and for development of new remediation technologies and uncertainty regarding the timing of the work with respect to particular sites;
- iv) the ability to recover costs from any third parties with respect to particular sites;
- v) the fact that the environmental responsibility has not been clearly attributed.

There can thus be no assurance that material liabilities or costs related to environmental matters will not be incurred in the future, or will not have a material adverse effect on the Corporation's financial position. Costs related to any future remediation will be accrued in the year in which they become known.

- D | The Corporation is subject to claims and legal proceedings brought against it in the normal course of business. Such matters are subject to many uncertainties. Management believes that adequate provisions have been made in the accounts where required and the ultimate resolution of such contingencies are not expected to have a material adverse effect on the financial position of the Corporation.

## 17. ASSET RETIREMENT OBLIGATION

The Corporation has certain operating leases where the lessor could request that the land/structures or the other assets be returned in the same condition as they were originally leased or the lessor can retake control of these assets without any compensation for any additions or modifications made to the initial assets. Given the nature of the assets under contract, the fair value of the asset retirement obligation cannot be reasonably estimated. Accordingly, no liability has been recognized in the consolidated financial statements.

## 18. RECLASSIFICATION

The comparative financial statements have been reclassified from the statements previously presented to conform to the presentation of the 2006 consolidated financial statements.

# Corporate Directory

AS AT DECEMBER 31, 2006

## BOARD OF DIRECTORS

### Paul Côté

President and Chief Executive Officer  
Montreal, Quebec

### Michel Crête

Montreal, Quebec

### Steven Cummings

Montreal, Quebec

### Angela Ferrante

Toronto, Ontario

### Paul Fraser

Surrey, British Columbia

### Jean-Louis Hamel

Montreal, Quebec

### Wendy Kelly

Regina, Saskatchewan

### Margaret MacInnis

Halifax, Nova Scotia

### Lore Mirwaldt

Winnipeg, Manitoba

### Donald Pettit

Vancouver, British Columbia

### Timothy Reid

Toronto, Ontario

### Charles Ross

London, Ontario

### Kenneth Savage, CA, CFP

Fredericton, New Brunswick

### Paul G. Smith

Calgary, Alberta

### Louis Tremblay

Cornwall, Ontario

### Donald A. Wright

Chairman of the Board  
Toronto, Ontario

The Board wishes to thank outgoing member **James J. Smith** for his important contribution.

## OFFICERS

### Paul Côté

President and Chief Executive Officer

### Steve Del Bosco

Chief Customer Officer

### Christena Keon Sirsly

Chief Strategy Officer

### Carole Mackaay

General Counsel and Secretary

### John Marginson

Chief Operating Officer

### Denis Pinsonneault

Chief People Officer

### Robert St-Jean, CA

Chief Financial and  
Administration Officer

**Donald A. Wright, Chairman of the Board**, is an ex officio member of each Committee of the Board.

**Paul Côté, President and Chief Executive Officer**, is an ex officio member of each Committee of the Board except for the Audit & Risk Committee.



## COMMITTEES OF THE BOARD

### Audit and Risk Committee

#### **Kenneth Savage, CA, CFP, Chairman**

Steven Cummings  
Jean-Louis Hamel  
Louis Tremblay

### Human Resources Committee

#### **Angela Ferrante, Chair**

Michel Crête  
Margaret MacInnis  
Lore Mirwaldt  
Donald Pettit  
Timothy Reid

### Investment Committee

#### **Paul Fraser, Chairman**

Steven Cummings  
Jean-Louis Hamel  
Kenneth Savage, CA, CFP  
Paul G. Smith

### Corporate Governance Committee

#### **Jean-Louis Hamel, Chairman**

Angela Ferrante  
Wendy Kelly  
Margaret MacInnis  
Lore Mirwaldt  
Charles Ross

### Planning and Finance Committee

#### **Vacant, Chairman**

Michel Crête  
Paul Fraser  
Wendy Kelly  
Timothy Reid  
Charles Ross  
Kenneth Savage, CA, CFP  
Paul G. Smith  
Louis Tremblay

## VIA OFFICE LOCATIONS

### Headquarters and Quebec

3 Place Ville-Marie  
Suite 500  
Montreal, Quebec  
H3B 2C9

514 871-6000

Postal address:  
P.O. Box 8116, Station A  
Montreal, Quebec  
H3C 3N3

### Atlantic

1161 Hollis Street  
Halifax, Nova Scotia  
B3H 2P6

902 494-7900

### Ontario

65 Front Street West  
Room 222  
Toronto, Ontario  
M5J 1E6

416 956-7600

### West

146-123 Main Street  
Winnipeg, Manitoba  
R3C 1A3

204 949-7447

1150 Station Street  
Vancouver, B.C.  
V6A 2C7

604 640-3700

[www.viarail.ca](http://www.viarail.ca)

Photos: Caroline Bergeron, except pages 4, 6, 14 (left), and 35 (bottom center), Marc Dussault; page 3 (top right), 19, and 35 (top right), Jeff Chiang; page 35 (top centre), Roger Aziz

Special thanks to all the VIA employees who agreed to appear in this annual report.

© Registered trademark owned by VIA Rail Canada Inc.  
™ Trademark owned by VIA Rail Canada Inc.  
Design: Sextans Printing: Gibraltar

COMITÉS DU CONSEIL BUREAUX DE VIA

**Siège social et Québec**  
3, Place Ville-Marie  
Bureau 500  
Montréal (Québec)  
H3B 2C9  
514 871-6000

Adresse postale :  
Case postale 8116,  
Succursale A  
Montréal (Québec)  
H3C 3N3  
**Atlantique**  
1161, rue Hollis  
Halifax (Nouvelle-Écosse)  
B3H 2P6  
902 494-7900

**Ontario**  
65, rue Front Ouest  
Bureau 222  
Toronto (Ontario)  
M5J 1E6  
416 956-7600

**Ouest**  
146-123, rue Main  
Winnipeg (Manitoba)  
R3C 1A3  
204 949-7447

1150, rue Station  
Vancouver (C.-B.)  
V6A 2C7  
604 640-3700

[www.viarail.ca](http://www.viarail.ca)

MID Marque déposée propriété de VIA Rail Canada Inc.  
MC Marque de commerce propriété de VIA Rail Canada Inc.  
Design : Sextans Impression : Gibraltar

**Comité de la vérification et des risques**

**Kenneth Savage, CA, CFP, président**  
Steven Cummings  
Jean-Louis Hamel  
Louis Tremblay

**Comité des ressources humaines**

**Angela Ferrante, présidente**  
Michel Crête  
Margaret MacInnis  
Lore Mirwaldt  
Donald Pettit  
Timothy Reid

**Comité des placements**

**Paul Fraser, président**  
Steven Cummings  
Jean-Louis Hamel  
Kenneth Savage, CA, CFP  
Paul G. Smith

**Comité de la gouvernance**

d'entreprise

**Jean-Louis Hamel, président**

Angela Ferrante  
Wendy Kelly  
Margaret MacInnis  
Lore Mirwaldt  
Charles Ross

**Comité de la planification et des finances**

**Vacant, président**  
Michel Crête  
Paul Fraser  
Wendy Kelly  
Timothy Reid  
Charles Ross

Kenneth Savage, CA, CFP  
Paul G. Smith  
Louis Tremblay

Photos: Caroline Bergeron, sauf pages 4, 6, 14 (à gauche) et 35 (en bas, au centre), Marc Dussault, page 3 (en haut, à droite), 19, et 35 (en haut à droite), Jeff Chiang, page 35 (en haut, au centre) Roger Aziz.  
Un grand merci aux employés de VIA qui ont prêté leurs visages à ce rapport annuel.

# Annuaire de la Société

AU 31 DÉCEMBRE 2006

## CONSEIL D'ADMINISTRATION

## DIRIGEANTS

**Paul Côté**

Président et chef de la direction

Montréal (Québec)

**Michel Crête**

Montréal (Québec)

**Steven Cummings**

Montréal (Québec)

**Angela Ferrante**

Toronto (Ontario)

**Paul Fraser**

Surrey (Colombie-Britannique)

**Jean-Louis Hamel**

Montréal (Québec)

**Wendy Kelly**

Regina (Saskatchewan)

**Margaret MacInnis**

Halifax (Nouvelle-Écosse)

**Lore Mirwaldt**

Winnipeg (Manitoba)

**Donald Pettit**

Vancouver (Colombie-Britannique)

**Timothy Reid**

Toronto (Ontario)

**Charles Ross**

London (Ontario)

**Kenneth Savage, CA, CFP**

Fredericton (Nouveau-Brunswick)

**Paul G. Smith**

Calgary (Alberta)

**Louis Tremblay**

Cornwall (Ontario)

**Donald A. Wright**

Président du conseil

Toronto (Ontario)

Le Conseil d'administration souhaite

remercier **James J. Smith**, membre

sortant, pour sa contribution

importante.

**Paul Côté**

Président et chef de la direction

**Steve Del Bosco**

Chef, Orientation-client

**Christena Keon Sirsly**

Chef de la stratégie de l'entreprise

**Carole Mackaay**

Avocate générale et secrétaire

**John Marginson**

Chef de l'exploitation

**Denis Pinsonneault**

Chef, Capital humain

**Robert St-Jean, CA**

Chef, Services financiers et

administration

**Donald A. Wright, président du**

**conseil**, est membre ex-officio de

chacun des Comités du conseil.

**Paul Côté, président et chef de la**

**direction**, est membre ex-officio de

chacun des Comités du conseil sauf le

Comité de la vérification et des risques.

- (iv) La capacité de recouvrer les coûts des tiers relativement aux sites particuliers;
- (v) Le fait que la responsabilité environnementale n'a pas clairement été attribuée.

Par conséquent, nous n'avons aucune garantie que des passifs importants ou des frais liés aux questions environnementales ne seront pas engagés dans le futur, ou que ces passifs et ces frais n'auront pas d'effets négatifs importants sur la situation financière de la Société. Les frais associés à des mesures correctives futures seront constatés dans l'année dans laquelle ils seront connus.

- D | Dans le cours normal de son exploitation, la Société fait l'objet de réclamations ou de poursuites judiciaires dont elle ne peut prédire l'issue avec certitude. La direction a constitué, dans les comptes visés, des provisions qu'elle juge suffisantes et est d'avis que la résolution de telles éventualités ne devrait pas avoir d'incidence défavorable importante sur la situation financière de la Société.

## 17. OBLIGATION LIÉE À LA MISE HORS SERVICE D'IMMOBILISATIONS

La Société se conforme à certains contrats de location-exploitation en vertu desquels le bailleur peut exiger que le terrain, les structures ou les autres biens soient retournés dans le même état qu'ils étaient à la signature du contrat initial de location-exploitation, ou le bailleur peut reprendre possession de ces biens sans qu'il y ait indemnisation pour les modifications ou les ajouts faits aux biens originaux. Compte tenu de la nature des biens stipulés au contrat, la juste valeur de l'obligation liée à la mise hors service ne peut être évaluée de façon raisonnable. Par conséquent, aucun passif reconnu aux états financiers consolidés.

## 18. RECLASSIFICATION

Les états financiers comparatifs ont été reclassés afin de se conformer à la présentation des états financiers consolidés de 2006.

Le CCRI s'est prononcé sur cette affaire en mai 2003 et a ordonné à la Société de verser, dans certaines circonstances, des salaires rétroactifs aux anciens chefs de train. La Cour suprême a décidé de ne pas autoriser la Société à en appeler de la décision de la Cour d'appel fédérale appuyant la décision du CCRI.

La Société est en attente d'une décision de l'arbitre.

La Société a comptabilisé une provision pour les coûts estimés dans les états financiers consolidés.

C | Les activités de l'entreprise sont régies par un grand nombre de lois et de règlements fédéraux, provinciaux et municipaux en matière d'environnement, du sol, ainsi que la gestion et le déclassement des réservoirs de stockage souterrains et en surface. L'exploitation ferroviaire et les activités de transport connexes, les décisions liées à la propriété des biens immobiliers et toute autre activité de l'entreprise, tant actuelle qu'antérieure, suscitent un risque inhérent à la responsabilité environnementale.

La Société a procédé à l'évaluation de toutes ses activités et de l'ensemble de ses établissements et installations à risque afin de déterminer les risques environnementaux qu'il s'y rattachent. Les établissements et les installations auxquels des risques environnementaux ont été associés ont fait l'objet d'études approfondies et des mesures correctives ont été prises, au besoin, dans le but d'éradiquer ces risques ou de les atténuer. Le processus continu de gestion des risques actuellement en place permet à la Société d'examiner ses activités et ses propriétés dans des conditions d'exploitation normales, ainsi que de faire le suivi des accidents qui surviennent. Les propriétés qui risquent d'être contaminées, ou les activités qui ne les peuvent causer une contamination, sont prises en main sans tarder, dès que la contamination est constatée, grâce à l'élaboration d'un plan d'action dépendant de la nature et de l'importance des répercussions, ainsi que des exigences applicables. Au 31 décembre 2006, la Société croit qu'aucune provision environnementale n'est nécessaire.

Les efforts que déploie constamment la Société pour déterminer les préoccupations environnementales potentiellement associées aux propriétés pourraient donner lieu à des enquêtes environnementales futures, qui à leur tour pour- raient mener à l'établissement de coûts et de responsabilités supplémentaires en matière d'environnement. L'ampleur des telles responsabilités et les coûts attribuables au respect des lois sur l'environnement ainsi qu'à la maîtrise de la contamination ou à l'application de mesures correctives s'y rattachant ne peu- vent être évalués de façon raisonnable en raison des facteurs suivants :

- ii) Le manque de renseignements techniques précis disponibles en ce qui concerne plusieurs établissements;
- iii) L'absence de demandes de tiers relativement aux sites particuliers;
- iiii) L'éventualité de lois et de règlements nouveaux ou modifiés, et de l'élaboration de nouvelles technologies de décontamination, ainsi que l'incertitude quant au moment de l'exécution du travail aux sites particuliers;

13. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

La juste valeur estimative des instruments financiers constatés, à l'exception des instruments financiers dérivés, correspond approximativement à leur valeur comptable du fait qu'il s'agit d'éléments à court terme.

14. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

La Société appartient au gouvernement du Canada et est donc apparentée à tous les ministères et organismes créés par ce dernier. La Société conclut des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités à des conditions commerciales applicables à tous les particuliers et entreprises et ces opérations sont comptabilisées à leur valeur d'échange. Autre que celle déjà divulguées aux états financiers, les opérations entre apparentés ne sont pas importantes.

15. OPÉRATIONS NON MONÉTAIRES

La Société a enregistré des recettes provenant de transactions non monétaires d'une valeur approximative de 1,6 million de dollars (2005 : 1,0 million de dollars) à titre de « Produits voyageurs » dans l'état consolidé des résultats et des bénéfices non répartis pour l'exercice terminé le 31 décembre 2006. La Société a également comptabilisé des charges non monétaires d'un montant de 1,5 million de dollars (2005 : 1,0 millions de dollars) dans l'état consolidé des résultats et des bénéfices non répartis, principalement en « Marketing et ventes », et d'autres frais résultant de transactions non monétaires.

16. ÉVENTUALITÉS

A | Appelé à se prononcer sur un litige opposant la Société et le Conseil des Canadiens avec déficiences (CCD), l'Office des transports du Canada (OTC) a tranché en faveur du Conseil en octobre 2003. Ayant conclu à la présence de certains obstacles abusifs pour les personnes avec déficiences, l'OTC a enjoint la Société à redessiner et reconstruire ses voitures Renaissance.

Le 2 mars 2005, la Société a réussi à faire renverser la décision antérieure de l'OTC par un jugement de la Cour d'appel fédérale. Cette décision d'appel a ensuite été portée en appel devant la Cour suprême du Canada par le CCD. La Cour suprême du Canada a entendu la cause le 19 mai, 2006. Nous sommes en attente de la décision.

Si la décision de l'OTC devait être maintenue, le coût des modifications des voitures Renaissance serait important. La Société est d'avis que le coût pourrait se situer entre 50 et 100 millions de dollars. Ce montant dépasserait le financement autorisé par le gouvernement du Canada pour le projet des voitures Renaissance. Aucune provision n'a été comptabilisée dans les états financiers consolidés pour des modifications importantes de ces voitures.

B | La Société a entrepris de restructurer son effectif en 1997, ce qui a conduit à l'élimination d'un certain nombre de postes. Ces changements ont fait l'objet de diverses décisions ainsi que de procédures de médiation et d'arbitrage du Conseil canadien des relations industrielles (CCRI).



DESCRIPTION	ÉCHÉANCE	PRIX FIXÉ PAR GALLON AMÉRICAIN (\$ US)	QUANTITÉ NOMINALE (MILLIER DE GALLONS AMÉRICAINS)	JUSTE VALEUR EN \$ CAN (MILLIERS)
Pétrole brut – swap	31 déc. 2006	2,033	2 016	- (507)
Pétrole brut – swap	31 déc. 2006	1,850	2 016	- (91)
Pétrole brut – swap	31 déc. 2007	1,844	1 008	(71) (6)
Pétrole brut – swap	31 déc. 2007	1,870	1 008	(101) -
Pétrole brut – swap	31 déc. 2007	1,996	1 008	(244) -
Pétrole brut – swap	31 déc. 2008	1,799	1 008	** (10)
Pétrole brut – swap	31 déc. 2008	1,945	1 008	(53) -
Pétrole brut – swap	31 déc. 2008			(469) (614)

\*\* Cet instrument financier dérivé avait une juste valeur positive en 2006.

DESCRIPTION	ÉCHÉANCE	PRIX PLAFOND AMÉRICAIN (\$ US)	SEUL DE DÉCLENCHEMENT PAR GALLON AMÉRICAIN (\$ US)	QUANTITÉ NOMINALE (MILLIER DE GALLONS AMÉRICAINS)	JUSTE VALEUR EN \$ CAN (MILLIERS)
Pétrole brut – 31 déc. 2006	Option d'achat	1,065	1,450	2 520	- (13)
					(647) (1 518)

Au 31 décembre 2006, la juste valeur du solde positif des instruments financiers dérivés ci-dessus s'établissait à 70 millions de dollars (2005 : 12,3 millions de dollars). De cette somme, 5,8 millions de dollars sont comptabilisés comme des actifs à court terme (2005 : 5,7 millions de dollars) et 1,2 millions de dollars comme des actifs à long terme (2005 : 6,6 millions de dollars). Du solde négatif de 0,6 million de dollars (2005 : 1,5 million de dollars), 0,5 million de dollars (2005 : 1,2 million de dollars) est inclus dans la catégorie « Comptes à payer et frais courus » en tant que passif à court terme provenant des instruments financiers dérivés, et 0,1 million de dollars (2005 : 0,3 million de dollars) est inclus dans la catégorie « Autres » en tant que passif à long terme provenant des instruments financiers dérivés.

Les charges « Exploitation des trains et carburant » comprennent une perte réalisée et non-réalisée nettes de 0,1 millions de dollars (2005 : gain net de 13,5 millions de dollars) provenant des instruments financiers dérivés.

La Société s'expose à un risque de crédit dans le cas où la contrepartie aux instruments financiers dérivés ne respecte pas ses obligations. Cependant, la Société ne croit pas qu'une telle éventualité puisse se concrétiser, compte tenu de la qualité de la cote de crédit de la contrepartie.

DESCRIPTION	ÉCHÉANCE	TAUX DE CHANGÉ À TERMÉ \$ CAN / \$US	MONTANT NOMINALE EN \$ US DE RÉFÉRENCE (MILLIERS)	JUSTE VALEUR EN \$ CAN (MILLIERS)
Opération de change	Mensuelle en 2006	1,290	2 117	-
Opération de change	Mensuelle en 2006	1,277	357	-
Opération de change	Mensuelle en 2006	1,189	5 999	-
Opération de change	Mensuelle en 2006	1,170	3 730	-
Opération de change	Mensuelle en 2006	1,181	4 098	-
Opération de change	Mensuelle en 2007	1,179	9 369	(178)
<b>2005</b>				
<b>(178)</b>				
<b>(891)</b>				

À la fin de l'exercice, la Société détenait les instruments financiers dérivés suivants avec une juste valeur négative :

13	<b>183</b>	<b>6 965</b>	12 265
Opération de change	Mensuelle en 2008	1,110	2,936
Opération de change	Mensuelle en 2007	1,142	1,885
Opération de change	Mensuelle en 2007	1,147	1,859
Opération de change	Mensuelle en 2007	1,148	1,794
Opération de change	Mensuelle en 2006	1,148	824
<b>2005</b>			
<b>20</b>			
<b>31</b>			
<b>110</b>			
<b>13</b>			
<b>6 965</b>			
<b>12 265</b>			

## 12. INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

Parmi les différents instruments financiers dérivés que la Société utilise, on retrouve les contrats de swap, qui concernent soit des produits ou des swaps liés au prix d'un produit où les parties échangent des paiements au comptant en se fondant sur les fluctuations du prix du produit (mazout domestique), ou sur un indice du marché, tout en fixant le prix qu'elles paient en réalité pour le carburant. La Société a également fait appel à des options d'achat qui lui donnent le droit et non l'obligation d'acheter un contrat à terme à un prix déterminé pendant un certain temps contre un acquittement de prime. Ce contrat oblige le vendeur de l'option à vendre le contrat à terme sous jacent au prix désigné si cette option est exercée à ce prix. Ces options d'achat ne peuvent plus être exercées si le prix du produit dépasse un seuil de déclenchement après une période de temps donnée. Les contrats de change à terme et les contrats à terme sur devises représentent des ententes contractuelles pour acheter ou pour vendre des dollars américains à un prix précisé et à une date future convenue.

À la fin de l'exercice, la Société détenait les instruments financiers dérivés suivants avec une juste valeur positive :

DESCRIPTION	ÉCHÉANCE	PRIX FIXÉ PAR GALLON AMÉRICAIN (\$ US)	QUANTITÉ NOMINALE DE RÉFÉRENCE (MILLIER DE GALLONS AMÉRICAINS)	JUSTE VALEUR EN \$ CAN (MILLIERS)
Pétrole brut – swap	31 déc. 2006	1,560	2 016	-
Pétrole brut – swap	31 déc. 2006	0,818	4 536	-
Pétrole brut – swap	31 déc. 2007	0,800	4 536	5 036
Pétrole brut – swap	31 déc. 2007	1,498	2 016	648
Pétrole brut – swap	31 déc. 2007	1,780	1 008	2
Pétrole brut – swap	31 déc. 2008	1,860	1 008	39
Pétrole brut – swap	31 déc. 2008	1,799	1 008	105
Pétrole brut – swap	31 déc. 2008	1,457	2 016	952
Pétrole brut – swap				690
				12 252
				6 782
				2005

\*\* Cet instrument financier dérivé avait une juste valeur négative en 2005.

D | La Société a émise des lettres de crédit d'une valeur totale approximative de 17,7 millions de dollars (2005 : 19,9 millions de dollars) en faveur de diverses commissions gouvernementales provinciales de santé et sécurité au travail, à titre de garantie pour les paiements futurs.

## 1.1. ENTITES À DÉTENTEURS DE DROITS VARIABLES

En avril 2006, dans le cadre de son mandat de prestation de services ferroviaires voyageurs au Canada, la Société a conclu un accord d'exploitation avec la Keewatin Railway Company (KRC) visant à fournir un apport financier à la KRC dans le but d'offrir des services ferroviaires voyageurs et des services essentiels de transport de marchandises aux collectivités du Nord du Manitoba. La Société versera un montant annuel à la KRC afin de financer une importante partie de ses dépenses d'exploitation et augmentera possiblement l'apport fourni si les charges d'exploitation nettes sont plus élevées que prévu. Puisque la Société est le principal bénéficiaire exposé à la majorité des risques liés aux activités de la KRC, la KRC est désignée comme une entité à détenteur de droits variables (EDDV) pour la Société.

En 2006, l'apport financier fourni à la KRC par la Société se chiffrait à 2 millions de dollars.

Pour l'année se terminant le 31 décembre 2006, la KRC a reçu 7,4 millions de dollars sous forme de financement en capital reporté. Les passifs reconnus comme résultant de la consolidation dont a fait l'objet la KRC ne nous amènent pas à puiser davantage dans les actifs de la Société; ils nous amènent plutôt à puiser dans les actifs spécifiques de la KRC. Réciproquement, les actifs d'une valeur comptable nette de 7,9 millions de dollars provenant de la consolidation de la KRC ne représentent pas des actifs supplémentaires que nous pourrions utiliser pour répondre aux besoins relatifs aux actifs de la Société. De plus, la consolidation de cette entité à détenteurs de droits variables, la KRC, n'a entraîné aucun changement en ce qui a trait aux risques fiscaux, juridiques et bancaires sous-jacents de la Société.

## 8. FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ

Le financement en capital reporté représente la portion non-amortie du financement utilisé pour l'acquisition des immobilisations corporelles.

Solde au début de l'exercice		
2006	2005	
578,7	635,6	Financement en capital reporté consolidé de Keewatin Railway Co.
7,3	-	Financement du gouvernement pour les immobilisations corporelles amortissables
(55,8)	0,7	Amortissement du financement en capital reporté
530,2	578,7	Solde à la fin de l'exercice

## 9. CAPITAL-ACTIONS

Le capital-actions autorisé de la Société est composé d'un nombre illimité d'actions ordinaires sans valeur nominale. Au 31 décembre 2006 et 2005, 93 000 actions à 100 dollars l'action sont émises et entièrement libérées.

## 10. ENGAGEMENTS

A | Les paiements minimums exigibles en vertu des contrats de location-exploitation ayant trait principalement à des immeubles, entretien des infrastructures et à du matériel informatique sont les suivants :

2007	17,5
2008	18,3
2009	11,7
2010	8,3
2011	8,3
Exercices ultérieurs proportionnellement jusqu'en 2049	
	166,8
	230,9

B | Au 31 décembre 2006, la Société avait des engagements d'achats pour un montant de 5,6 millions de dollars (2005 : 5,7 millions de dollars) reliés principalement à des projets de publicités ainsi qu'à l'entretien et la finalisation des projets reliés au matériel roulant.

C | La Société a conclu des contrats de service pour l'utilisation des voies et le contrôle de l'exploitation des trains. Ces contrats seront en vigueur jusqu'au 31 décembre 2008.

Les impôts futurs sur les bénéfices tiennent compte de l'effet fiscal net des écarts temporaires entre la valeur comptable des actifs et des passifs inscrite aux états financiers consolidés, et les montants servant au calcul de l'impôt. Les composantes importantes des actifs et des passifs d'impôts sur les bénéfices de la Société sont les suivantes :

EN MILLIONS DE DOLLARS

2006		2005
<b>Actifs d'impôts futurs :</b>		
Immobilisations corporelles	(19,2)	(18,2)
Éventualités, autres passifs et montants nets	(4,0)	(5,0)
Passif au titre des prestations constituées	(7,6)	(7,1)
Pertes fiscales reportées	(11,9)	(6,9)
	(42,7)	(37,2)
Moins la provision pour moins-valeur	7,8	12,2
	(34,9)	(25,0)
<b>Passifs d'impôts futurs :</b>		
Actif au titre des prestations constituées	68,8	58,5
Gains non réalisés relié aux instruments financiers dérivés	2,0	1,9
	70,8	60,4
<b>Passifs d'impôts futurs net</b>	<b>35,9</b>	<b>35,4</b>

La Société a 40,8 millions de dollars de pertes fiscales fédérales autres qu'en capital, non utilisées, reportées sur les exercices ultérieurs, dont les échéances sont les suivantes :

2007	2,2
2008	4,0
2010	0,7
2014	3,3
2015	12,0
2026	18,6
	<b>40,8</b>



7. IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

La composition des charges d'impôts sur les bénéfices de la Société s'établit comme suit :

EN MILLIONS DE DOLLARS		
	2006	2005
Impôts sur les bénéfices	-	0,4
Impôts futurs	0,5	1,6
Impôts sur les bénéfices de la société	0,5	2,0

L'impôt sur les bénéfices nets de l'exercice diffère du montant qui serait calculé en appliquant le taux d'imposition combiné fédéral-provincial réglementaire de 32,4 % (2005 : 32,3 %) sur les bénéfices avant impôts. Les écarts s'expliquent comme suit :

EN MILLIONS DE DOLLARS		
	2006	2005
Impôts calculé – taux réglementaires	11,0	7,8
Écarts permanents :		
Impôt des grandes sociétés	-	0,4
Partie non imposable des gains en capital et gains comptables	(2,2)	(3,5)
Partie non imposable des dividendes reçus	-	(0,2)
Redressement des actifs et passifs d'impôts futurs		
de l'entreprise en raison des modifications apportées aux lois fiscales et aux taux d'imposition	(3,9)	-
Reconnaissance d'avantages fiscaux	(4,4)	(2,7)
Autres qui n'étaient pas reconnus auparavant	-	0,2
	0,5	2,0

AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS		2006	2005	2006	2005
Moyenne pondérée des principales hypothèses :					
Obligation au titre des prestations constituées au 31 décembre :					
Taux d'actualisation					
Taux de croissance de la rémunération					
Coût des prestations pour les exercices terminés le 31 décembre :					
Taux d'actualisation					
Taux de rendement prévu des actifs					
des régimes, à long terme					
Taux de croissance de la rémunération					
Taux tendanciels hypothétiques du coût des soins de santé au 31 décembre :					
Taux tendanciel initial du coût des soins de santé					
Niveau vers lequel baisse le taux tendanciel					
Année où le taux devrait se stabiliser					
ANALYSE DE SENSIBILITÉ					
Les taux tendanciels hypothétiques de coût des soins de santé ont une incidence importante sur les montants présentés pour les régimes d'assurance maladie. Une hypothétiques du coût des soins de santé se répercuteraient ainsi pour 2006.					
EN MILLIERS DE DOLLARS					
AUGMENTATION					
DIMINUTION					
Total du coût des prestations au titre de services rendus et des intérêts débiteurs					
Obligation au titre des prestations constituées					

AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS		RÉGIMES DE RETRAITE	
2006	2005	2006	2005
<b>Composantes des coûts de l'exercice constatés au titre des prestations déterminées</b>			
Coût des services rendus au cours de l'exercice	26,0	20,0	4,7
Intérêts débiteurs	74,8	76,3	1,5
Rendement réel des actifs des régimes	(183,3)	(256,3)	-
Pertes actuarielles (gains actuariels)	0,8	131,7	(0,3)
Prestations de cessation spéciales	-	1,8	-
<b>Composantes du coût (revenu) des avantages sociaux futurs avant ajustement visant à prendre en compte la nature à long terme de ce coût</b>	(81,7)	(26,5)	5,9
			8,1
<b>Ajustement visant à prendre en compte la nature à long terme du coût des avantages sociaux futurs :</b>			
Écart entre :			
► le rendement prévu et le rendement réel des actifs des régimes pour l'exercice	66,1	153,1	-
► le montant de la perte actuarielle (gain actuariel) constaté pour l'exercice et le montant réel de la perte actuarielle sur l'obligation au titre des prestations constituées pour l'exercice	9,0	(118,2)	0,4
► l'amortissement du coût des services passés pour l'exercice et les modifications effectives des régimes pour l'exercice	0,4	0,4	0,1
► Amortissement de l'obligation (actif) transitoire	(32,4)	(32,5)	2,4
<b>Coûts (revenus) constatés au titre des prestations déterminées</b>	(38,6)	(23,7)	8,8
			8,7

La charge pour les avantages sociaux futurs dans l'état consolidé des résultats et des bénéfices non répartis inclue le revenu net pour les régimes de retraite, la charge à payer pour les autres régimes de prestation ainsi que le redressement de la charge à payer au titre des frais de restructuration du réseau et provision pour réorganisation de 0,1 million de dollars (2005 : 1,0 million de dollars).

Le pourcentage de la juste valeur totale des actifs des régimes de retraite au 31 décembre, présentée selon les principales catégories :

CATÉGORIES D'ACTIF :	2006	2005
Titres de participation (marché public)	57,3%	57,2%
Titres à revenu fixe (marché public)	32,6%	34,1%
Capitaux propres, fonds de couverture et autres	10,0%	7,5%
Immobilier	0,1%	1,2%
	100,0%	100,0%

EN MILLIONS DE DOLLARS

AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS	2006	2005
----------------------------------	------	------

## Rapprochement de la situation de capitalisation :

Juste valeur des actifs des régimes	1 777,2	1 659,0	-	-
Obligation au titre des prestations constituées	1 532,8	1 511,4	29,7	29,8
<b>Situation de capitalisation – excédent (déficit)</b>	<b>244,4</b>	<b>147,6</b>	<b>(29,7)</b>	<b>(29,8)</b>
Perte actuarielle nette non amortie	201,7	276,8	1,2	1,6
Coût non amorti des services passés	2,7	3,1	0,5	0,5
Obligation (actif) transitoire non amortie	(217,9)	(250,3)	4,3	6,8
	230,9	177,2	(23,7)	(20,9)
Passif à long terme des frais de réorganisation	-	-	(0,8)	(0,9)
<b>Actif (passif) au titre des prestations constituées</b>	<b>230,9</b>	<b>177,2</b>	<b>(24,5)</b>	<b>(21,8)</b>

Selon ces évaluations actuarielles et les prévisions au 31 décembre, les principaux résultats des évaluations sont dans l'ensemble les suivants :

AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS		RÉGIMES DE RETRAITE	
2006	2005	2006	2005
<b>Obligations au titre des prestations constituées :</b>			
<b>Solde au début de l'exercice</b>			
27,5	29,8	1 511,4	1 351,6
4,5	4,7	26,0	20,0
-	-	9,6	9,8
1,6	1,5	74,8	76,3
(5,8)	(6,0)	(90,0)	(79,8)
0,1	-	0,2	-
1,9	(0,3)	0,8	1,8
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>			
29,8	29,7	1 532,8	1 511,4
<b>Juste valeur des actifs des régimes :</b>			
<b>Solde au début de l'exercice</b>			
-	-	1 659,0	1 465,2
-	-	183,3	256,3
5,8	6,0	15,1	7,5
-	-	9,6	9,8
-	-	0,2	-
(5,8)	(6,0)	(90,0)	(79,8)
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>			
-	-	1 777,2	1 659,0

## 6. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

La Société offre, à tous ses employés permanents, des régimes de retraite à prestations déterminées capitalisés, ainsi que des régimes de prestations après retraite et après l'emploi non capitalisés, tels l'assurance-vie, une couverture des soins de santé et des prestations auto-assurées versées au titre de l'indemnisation des accidents du travail. Les évaluations actuarielles pour les avantages sociaux futurs ont été effectuées par des actuaires externes membres de l'Institut canadien des actuaires.

Les régimes de retraite à prestations déterminées sont fondés sur les années de service et le salaire moyen de fin de carrière.

Chaque année, les prestations de retraite connaissent une augmentation correspondant à 50 % de la hausse de l'indice des prix à la consommation pour les 12 mois terminés en décembre. L'augmentation annuelle est plafonnée à 3 %.

La dernière évaluation actuarielle du régime de prestations après retraite non capitalisés a été effectuée en date du 31 juillet 2004. La prochaine évaluation actuarielle sera effectuée en date du 31 juillet 2007.

La dernière évaluation actuarielle du régime de prestations après l'emploi non capitalisés a été effectuée en date du 31 août 2004. La prochaine évaluation actuarielle sera effectuée en date du 31 août 2007.

La dernière évaluation actuarielle du régime des prestations auto-assurées versées au titre de l'indemnisation des accidents du travail a été effectuée en date du 1<sup>er</sup> janvier 2004. Les résultats de la prochaine évaluation actuarielle, effectuée en date du 1<sup>er</sup> janvier 2007, seront disponibles en septembre 2007.

Les dernières évaluations des régimes de retraite ont été effectuées en date du 31 décembre 2004. Les résultats de la prochaine évaluation actuarielle, effectuée en date du 31 décembre 2007, seront disponibles en juin 2008.

L'évaluation actuarielle du régime complémentaire de retraite de la haute direction a lieu chaque année, la dernière évaluation a été effectuée en date du 31 décembre 2006.



La Société s'expose à un risque de crédit rattaché au fonds de renouvellement des actifs. Pour atténuer ce risque, elle se conforme aux Lignes directrices concernant la gestion des risques financiers pour les sociétés d'État émises par le Ministère des Finances ainsi qu'aux directives de placement de la Société, et investit dans des instruments financiers de haute qualité.

## 5. COMPTES À PAYER ET FRAIS COURUS

Les comptes à payer et frais courus incluent ce qui suit :

EN MILLIONS DE DOLLARS

2006	2005
Frais courus	31,9
Salaires à payer et courus	27,8
Comptes fournisseurs	31,7
Comptes fournisseurs	25,0
Impôt sur le capital et taxes de vente à payer	7,6
Instruments financiers dérivés	0,5
Passif à court terme des frais de restructuration du réseau et provision pour réorganisation	0,6
Autres	0,2
	99,2
	94,7

Le Fonds de renouvellement des actifs est investi dans 21 fonds du marché monétaire à court terme affichant la cote « R 1 faible » ou une cote supérieure. La diversification des titres à court terme est assurée en limitant à 10 % ou moins le pourcentage de la valeur marchande des actifs du Fonds de renouvellement des actifs investis dans les titres d'un seul émetteur.

La juste valeur des placements à court terme est équivalente à la valeur du marché établie en fonction du cours acheteur à la date du bilan consolidé.

La moyenne pondérée des taux de rendement effectifs des obligations et débentures ainsi que des placements à court terme au 31 décembre 2006 était de 4,38 % (2005 : 5,10 %) et la moyenne pondérée des termes au 31 décembre 2006 était de un mois (2005 : 7 ans).

La partie court terme du fonds de renouvellement des actifs représente le montant que la Société prévoit retirer du fonds en 2007 pour les charges d'exploitation et les dépenses en immobilisations corporelles.

les dépenses en immobilisations corporelles de 14,5 millions de dollars de 2006. En 2006, le Conseil du Trésor a approuvé l'utilisation du fonds de renouvellement des actifs pour financer 9,4 millions de dollars du déficit d'exploitation de 2006 et

2006		2005	
COÛT	VALEUR	COÛT	VALEUR
DU MARCHÉ		DU MARCHÉ	
Obligations du gouvernement du Canada	-	-	18,2
Autres obligations et débentures canadiennes	-	-	16,1
Participation dans un fonds mutuel d'actions	-	-	58,4
Encaisse et placements à court terme	77,1	77,1	13,5
Retraits anticipés	22,0	37,7	117,8
Portion long terme	55,1	68,5	

Le fonds de renouvellement des actifs inclut les placements ci-dessous :

Gouvernement approuvé mais non dépensés, jusqu'en 2006.

La Société a été autorisée par le Conseil du Trésor du gouvernement du Canada à constituer un fonds réserve pour financer des projets d'immobilisations corporelles futurs. Les fonds proviennent du produit de la vente ou de la location des actifs excédentaires et d'au plus 5 millions de dollars annuellement de financement du

#### 4. FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

## 0 | OPÉRATIONS NON MONÉTAIRES

Les transactions non monétaires sont consignées à la juste valeur estimative des biens ou services reçus, ou encore, à la juste valeur estimative des services donnés, selon celle qui peut être déterminée avec la plus grande fiabilité. Les recettes générées par les transactions non monétaires sont constatées lorsque les services connexes sont rendus. Les charges résultant des transactions non monétaires sont constatées pendant la période où les tiers ont fourni les biens ou services.

## 3. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

EN MILLIONS DE DOLLARS

2006		2005	
	CÔT CUMULÉ		CÔT CUMULÉ
	VALEUR NETTE		VALEUR NETTE
Terrains	5,7	5,0	-
Matériel roulant	772,0	448,5	323,5
Immeubles de maintenance	181,8	133,0	48,8
Gares et installations	45,1	28,6	16,5
Améliorations de l'infrastructure	147,8	53,9	93,9
Améliorations locatives	114,2	90,2	24,0
Machinerie et équipement	35,5	29,5	6,0
Systèmes informatiques	46,2	43,0	3,2
Autres immobilisations corporelles	20,4	19,4	1,0
Projets en voie de réalisation	1 368,7	846,1	522,6
		1 330,8	789,8
		541,0	28,7
Immobilisations corporelles mises hors service (VALEUR NETTE DE RÉAUSATION)	0,4		1,3
			571,0

Au 31 décembre 2006, les projets en voie de réalisation se composent principalement de projets de matériel roulant pour 4,0 millions de dollars (2005 : 23,4 millions de dollars) et de projets d'améliorations de l'infrastructure et des systèmes informatiques pour 4,7 millions de dollars (2005 : 3,1 millions de dollars).

la méthode de répartition des prestations, qui inclut la meilleure estimation de la direction en ce qui concerne l'augmentation des coûts, ainsi que d'autres hypothèses de nature démographique et financière. La meilleure estimation de la direction tient également compte de l'expérience et des hypothèses des commissions provinciales des accidents du travail. Les gains ou pertes actuariels sont amortis sur une période de sept ans, soit la durée moyenne de ces obligations.

## L | INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

La Société utilise des instruments financiers dérivés, tel que des contrats de swap, des contrats d'options d'achat et des contrats de change à terme, pour gérer les risques liés aux variations du prix du carburant jusqu'à 80 % de sa consommation de carburant. Ces instruments dérivés ne visent à effectuer ni des opérations sur valeurs ni des opérations spéculatives. Actuellement, la Société n'applique pas la comptabilité de couverture à ses instruments financiers dérivés.

Les instruments financiers dérivés sont inclus dans le bilan consolidé à leur entrée en vigueur, puis retirés lorsqu'ils sont échus ou illiquides. À l'entrée en vigueur de chaque instrument dérivé, la juste valeur est constatée dans le bilan consolidé en tant qu'actif ou passif, et les fluctuations de cette juste valeur sont comptabilisées dans les charges liées à l'exploitation des trains et carburant. Les instruments financiers dérivés dont la juste valeur est positive sont comptabilisés en tant qu'actifs provenant d'instruments financiers dérivés, et ceux dont la juste valeur est négative, en tant que comptes à payer et frais courus et autres passifs à long terme.

## M | INCERTITUDE RELATIVE À LA MESURE

La préparation des états financiers consolidés selon les principes comptables généralement reconnus du Canada exige que la direction établisse des estimations et des hypothèses qui influent sur les montants présentés pour l'actif et le passif ainsi que les produits et les charges, et sur la présentation des éléments d'actif et de passif éventuels. Les évaluations les plus importantes impliquent les passifs et autres réclamations contre la Société, la juste valeur des instruments financiers, les avantages sociaux futurs, les passifs d'impôts futurs ainsi que la vie utile des immobilisations corporelles. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations et ces différences pourraient être importantes.

## N | PROGRAMME VIA PRÉFÉRENCE

Les coûts différentiels des voyages-récompenses accordés par la Société dans le cadre de son programme VIA Préférence, qui vise à récompenser ses clients les plus assidus, sont comptabilisés au fur et à mesure que ces voyages – récompenses sont gagnés, et présentés au poste comptes à payer et frais courus.

ou régler ces écarts temporaires. L'effet sur les actifs et les passifs d'impôts futurs d'une modification aux taux d'imposition est constaté dans les résultats pour la période qui comprend la date d'entrée en vigueur. Les actifs d'impôts futurs sont constatés dans la mesure où la réalisation est jugée plus probable qu'improbable.

## J | CRÉDITS D'IMPÔT À L'INVESTISSEMENT

Les crédits d'impôt à l'investissement sont comptabilisés lorsque des dépenses qualifiées sont encourues et si il y a une assurance raisonnable que les crédits seront réalisés. Ils sont amortis sur la durée estimative d'utilisation des immobilisations corporelles auxquelles ils se rapportent. L'amortissement des crédits reportés est présenté en diminution de la charge d'amortissement des immobilisations corporelles. Ces crédits sont compris dans les autres passifs à long terme.

## K | AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

La Société comptabilise les obligations en vertu de ses régimes de prestations d'avantages sociaux futurs.

Le coût des prestations de retraite et des autres avantages sociaux gagnés par les salariés est établi par des calculs actuariels selon la méthode de répartition des prestations au prorata des services, à partir des hypothèses les plus probables de la direction concernant le rendement prévu des placements des régimes, la progression des salaires, l'âge de départ à la retraite des salariés et les coûts prévus des prestations de soins de santé.

Aux fins du calcul du rendement estimatif des éléments d'actif dans le régime, ces éléments d'actif sont évalués à leur juste valeur.

Le 1<sup>er</sup> janvier 2000, la Société a adopté, sur une base prospective, la nouvelle norme comptable concernant la comptabilité des avantages sociaux futurs. L'amortissement des actifs et obligations transitoires est calculé selon la méthode linéaire sur la durée résiduelle moyenne d'activité des groupes de salariés actifs qui était de 13 à 14 ans à ce moment.

L'amortissement du coût des services passés est calculé selon la méthode linéaire sur la durée résiduelle moyenne d'activité des groupes de salariés actifs qui est, dans la plupart des cas, estimée à 11 ans à ce moment.

L'excédent du gain actuariel net cumulé ou de la perte actuarielle nette cumulée supérieur à 10 % du plus élevé des obligations au titre des prestations constituées ou de la juste valeur des éléments d'actif des régimes au cours d'un exercice donné est amorti selon la durée résiduelle moyenne d'activité des groupes de salariés actifs de la Société qui, pour la plupart des cas, est estimée à 12 ans.

Les obligations de la Société à l'égard de l'indemnisation des accidents du travail sont fondées sur les rentes d'invalidité et rentes de survivants établies et conférées, ainsi que sur d'autres sommes futures potentielles accordées pour des accidents qui sont survenus jusqu'à la fin de l'exercice. La Société est auto-assurée. Le calcul actuariel de ces obligations au titre des prestations constituées s'effectue selon

La Société utilise la méthode des impôts exigibles pour comptabiliser les impôts sur les bénéfices, selon laquelle le montant des actifs et des passifs d'impôts futurs est constaté comme impôts futurs estimatifs exigibles attribuables aux écarts entre la valeur comptable inscrite aux états financiers et la base d'imposition des actifs et des passifs. Les actifs et les passifs d'impôts futurs sont déterminés en utilisant les taux pratiquement en vigueur pour l'exercice dans lequel on prévoit recouvrer

Les projets en voie de réalisation et les immobilisations corporelles mises hors service ne font pas l'objet d'un amortissement.

Matériel roulant	12 à 30 ans
Immeubles de maintenance	25 ans
Gares et installations	20 ans
Améliorations de l'infrastructure	5 à 40 ans
Améliorations locales	2 à 20 ans
Machinerie et équipement	4 à 15 ans
Systèmes informatiques	3 à 7 ans
Autres immobilisations corporelles	3 à 10 ans

L'amortissement des immobilisations corporelles est calculé selon la méthode linéaire à des taux permettant d'amortir le coût de ces immobilisations, moins leur valeur résiduelle, sur leur durée de vie utile estimative comme suit :

Les immobilisations corporelles mises hors service sont dévaluées à leur valeur nette de réalisation.

résultats lorsqu'ils sont engagés.

la durée d'utilisation de ces immobilisations, sinon ces coûts sont imputés aux s'ils sont engagés dans le but d'améliorer la valeur des services ou de prolonger associés aux améliorations des autres immobilisations corporelles sont capitalisés Les coûts de remise en état et de réparation du matériel roulant ainsi que les coûts de location-acquisition, sont enregistrées au coût.

à leur valeur nette de transfert. Les acquisitions subséquentes, incluant celles en vertu de contrats de location-acquisition, sont enregistrées au coût.

Les immobilisations corporelles acquises des Chemins de fer nationaux du Canada et du Canadien Pacifique Limitée au début de l'exploitation en 1978 furent enregistrées

H | IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les stocks comprennent principalement des pièces utilisées pour la maintenance du matériel roulant. Ils sont évalués au moindre du coût moyen pondéré et du coût de remplacement, ainsi qu'à la valeur de réalisation nette dans le cas des stocks désuets.

G | STOCKS

Les éléments non monétaires du bilan ainsi que les produits et les charges et monnaie étrangère sont convertis au taux de change en vigueur à la date où les opérations ont été effectuées.



## B | FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA

Le financement de l'exploitation, qui est relié aux services, activités et autres opérations engagées par la Société pour exploiter et administrer les services ferroviaires voyageurs au Canada, est comptabilisé à titre de réduction de la perte d'exploitation. Ce montant représente l'écart entre les charges et les produits d'exploitation, excluant les gains et pertes non réalisés sur les instruments financiers dérivés, les avantages sociaux futurs et les opérations hors caisse reliées aux immobilisations corporelles et aux impôts futurs, et est fondé sur un budget d'exploitation qui est approuvé chaque année par le gouvernement du Canada.

Le financement pour les immobilisations corporelles amortissables est comptabilisé comme financement en capital reporté dans le bilan consolidé, et est amorti selon la même méthode et durant les mêmes périodes que celles des immobilisations corporelles connexes. Lors de l'allégation d'immobilisations corporelles amortissables financées, la Société constate dans les bénéfices tout solde du financement en capital reporté relatif à ces immobilisations corporelles. Le financement pour les immobilisations corporelles non amortissables est comptabilisé à titre de surplus d'apport.

## C | TRÉSORERIE

La trésorerie comprend des placements susceptibles de réalisation relativement rapide, achetées trois mois ou moins avant leur date d'échéance, et sont enregistrées au moindre du coût et de la valeur au marché.

## D | FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

Les placements à court terme sont enregistrés au moindre du coût et de la valeur du marché, évalués globalement.

Les autres placements du fonds de renouvellement des actifs sont enregistrés au coût. La valeur comptable de ces placements est réévaluée périodiquement en vue de déterminer s'il y a une moins-value durable. Une charge est imputée à l'état des résultats et des bénéfices non répartis au cours de l'exercice dans lequel on a constaté la diminution de valeur.

## E | CONSTATATION DES PRODUITS

Les produits tirés du transport de voyageurs sont comptabilisés au moment de la prestation des services. Les produits reçus pour des services ferroviaires à venir sont comptabilisés dans les produits reportés et inclus à ce titre dans le passif à court terme. Les autres produits comprennent des produits de placements ainsi que des produits de tiers et sont comptabilisés lorsqu'il sont gagnés.

## F | CONVERSION DE DEVISES

Les comptes en devises sont convertis à l'aide de la méthode temporelle. En vertu de cette méthode, les éléments monétaires du bilan sont convertis au taux de change en vigueur à la fin de l'exercice. Les gains et les pertes résultant de la variation du taux de change sont pris en compte dans l'état consolidé des résultats et des bénéfices non répartis.

# Notes aux états financiers consolidés

AU 31 DÉCEMBRE 2006

## 1. POUVOIRS ET OBJECTIFS

VIA Rail Canada inc. est une société d'État nommée à la partie I de l'annexe III de la Loi sur la gestion des finances publiques. Elle fut constituée en 1977 en vertu de la Loi canadienne sur les sociétés par actions. La vision de la Société est d'être reconnue dans le secteur du transport de voyageurs comme chef de file canadien pour l'excellence du service. Sa mission est de travailler ensemble pour offrir des expériences de voyage qui anticipent les besoins de nos clients, et dépassent leurs attentes. La Société utilise l'infrastructure ferroviaire appartenant à d'autres sociétés de chemin de fer et dépend de celles-ci pour le contrôle de la circulation des trains.

La Société n'est pas mandataire de Sa Majesté. Elle est assujettie aux impôts sur les bénéfices.

La Société a un seul secteur d'exploitation, le transport de voyageurs et des services connexes.

## 2. CONVENTIONS COMPTABLES

Ces états financiers consolidés ont été dressés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Les principales conventions comptables suivies par la Société se résument comme suit :

### A | ENTITÉS À DÉTENTEURS DE DROITS VARIABLES

Les états financiers consolidés comprennent les états financiers de la Société et, conformément à la note d'orientation concernant la comptabilité n° 15 « Consolidation des entités à détenteurs de droits variables » (NOC 15), les états financiers de la Keewatin Railway Company (KRC), une entité à détenteurs de droits variables (EDDV). La note d'orientation NOC 15 exige la consolidation des EDDV si une partie détenant une participation financière, un intérêt contractuel ou tout autre intérêt financier dans l'EDDV (entité détentrice de droits variables) s'expose à la majorité des risques de pertes liés aux activités de l'EDDV, ou est autorisée à recevoir la majorité des revenus résiduels de l'EDDV (si aucune partie ne subit la majorité des pertes associées à l'EDDV), ou qu'elle doit faire face aux deux situations (à titre de principal bénéficiaire). Au moment de la consolidation, le principal bénéficiaire doit habituellement enregistrer l'ensemble des actifs, des passifs et de la part des actionnaires sans contrôle de l'EDDV à leur juste valeur à la date à laquelle l'entreprise est devenue le principal bénéficiaire (voir note 11). La Société révisé le traitement comptable initial des EDDV lorsque certains événements ont lieu, notamment lorsque des changements sont apportés aux documents constitutifs ou aux ententes contractuelles.

# ÉTAT CONSOLIDÉ DES FLUX DE TRÉSORERIE

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE  
EN MILLIERS

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

	2006	2005
<b>Activités d'exploitation</b>	<b>33 732 \$</b>	<b>22 259 \$</b>
Bénéfice net de l'exercice		
Éléments hors caisse reliés aux résultats :		
Amortissement des immobilisations corporelles	58 956	59 336
Pertes sur radiations et cessions		
d'immobilisations corporelles	347	610
Gains sur cessions des investissements		
du fonds de renouvellement des actifs	(13 645)	(7 073)
Amortissement des primes et des escomptes sur achats	23	187
d'obligations du fonds de renouvellement des actifs	(347)	(347)
Amortissement des crédits d'impôt à l'investissement	(55 851)	(57 633)
Impôts futurs	463	1 576
Pertes (gains) non matérialisés sur les instruments financiers dérivés	4 429	(5 827)
Fluctuation des éléments hors caisse du fonds de roulement reliés aux résultats	(5 326)	13 720
Fluctuation des autres actifs à long terme	766	3 766
Fluctuation de l'actif au titre des prestations constituées	(53 633)	(31 317)
Fluctuation du passif au titre des prestations constituées	2 672	2 460
Fluctuation des autres passifs à long terme	427	(67)
	(26 987)	1 650
<b>Activités de financement</b>	<b>7 360</b>	<b>700</b>
Financement en capital		
	7 360	700
<b>Activités d'investissement</b>	<b>(636 575)</b>	<b>(307 660)</b>
Acquisition de placements du fonds de renouvellement des actifs		
Produit de la vente de placements du fonds de renouvellement des actifs	679 245	319 063
Acquisition d'immobilisations corporelles	(22 012)	(21 198)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles	598	252
	21 256	(9 543)
<b>Trésorerie</b>	<b>1 629</b>	<b>(7 193)</b>
Augmentation (diminution) de l'exercice		
Solde au début de l'exercice	2 621	9 814
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>	<b>4 250 \$</b>	<b>2 621 \$</b>
<b>Représenté par :</b>		
Encaisse	393 \$	126 \$
Placements à court terme, 4,30 %, échéant en janvier 2007 (2005 : 3,28 %)	3 857	2 495
	4 250 \$	2 621 \$

Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés

ÉTAT CONSOLIDÉ DES RÉSULTATS ET  
DES BÉNÉFICES NON RÉPARTIS

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE

2006	2005	
266 609	255 593	<b>Produits</b>
\$	\$	Voyageurs
17 987	22 017	Revenus de placements
13 219	12 150	Autres
297 815	289 760	
213 877	210 825	<b>Charges</b>
118 033	97 091	Rémunération et avantages sociaux
28 533	27 818	Exploitation des trains et carburant (NOTE 12)
28 398	27 120	Gares et autres immeubles
23 551	23 964	Marketing et ventes
17 969	17 359	Matériel de maintenance
6 159	11 394	Fournitures à bord des trains
(29 594)	(14 043)	Taxes d'exploitation
58 956	59 599	Avantages sociaux futurs (NOTE 6)
22 590	31 025	Amortissement et pertes sur radiations et
488 472	492 152	cessions d'immobilisations corporelles
190 657	202 392	Autres
169 001	169 001	<b>Perte d'exploitation avant le financement</b>
55 851	57 633	sur les bénéfices
34 195	24 242	Financement d'exploitation par
463	1 983	le gouvernement du Canada
33 732	22 259	Amortissement du financement en capital reporté (NOTE 7)
132 564	110 305	Bénéfices avant impôts
166 296	132 564	Impôts sur les bénéfices (NOTE 7)
\$	\$	<b>Bénéfice net de l'exercice</b>
132 564	110 305	Bénéfices non répartis au début de l'exercice
132 564	132 564	<b>Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice</b>

Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés

BILAN CONSOLIDÉ

AU 31 DÉCEMBRE

EN MILLIARDS

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Actif à court terme		Actifs à long terme		Passif à court terme		Passif à long terme		Avoir de l'actionnaire		Engagements et éventualités (Notes 10 et 16 respectivement)	
Tresorerie	4 250	\$	2 621	\$	2 621						
Comptes à recevoir	5 805		6 723								
Autres créances à recevoir, frais payés d'avance et autre	2 080		1 514								
Instruments financiers dérivés (NOTE 11)	5 759		5 678								
Stocks	19 968		16 105								
Fonds de renouvellement des actifs (NOTE 4)	22 000		37 700								
		59 862	70 341								
Actifs à long terme		533 123	571 012								
Immobilisations corporelles (NOTE 3)											
Fonds de renouvellement des actifs (NOTE 11)											
Actif au titre des prestations constituées (NOTE 6)											
Instruments financiers dérivés (NOTE 12)											
Autres											
		820 568	824 319								
		880 430	\$	894 660	\$						
Passif à court terme		94 687	\$	99 207	\$						
Comptes à payer et frais courus (NOTES 5 ET 6)											
Produits reportés											
		11 524		9 473							
		106 211		108 680							
Passif à long terme		24 477	21 805								
Passifs d'impôts futurs (NOTE 7)											
Crédits d'impôt à l'investissement reportés											
		2 292	2 639								
		778	568								
		63 418	60 420								
Financement en capital reporté (NOTE 8)		530 242	578 733								
Avoir de l'actionnaire		9 300	9 300								
Capital-actions (NOTE 9)											
Surplus d'apport											
Bénéfices non répartis											
		166 296	132 564								
		180 559	146 827								
		880 430	\$	894 660	\$						
		2006	2005								

Au nom du Conseil,

*Kenneth Savage*

Kenneth Savage, CA, CFP  
Administrateur et président du Comité  
de la vérification et des risques

*Donald A. Wright*

Donald A. Wright  
Administrateur et président du Conseil

# Rapport des vérificateurs

AU MINISTRE DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE  
ET DES COLLECTIVITÉS

Nous avons vérifié le bilan consolidé de VIA Rail Canada inc. au 31 décembre 2006 et les états consolidés des résultats et bénéfices non répartis et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Société. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification générale-ment reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers consolidés sont exempts d'innexacitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction ainsi qu'une appréciation de l'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers consolidés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la société au 31 décembre 2006 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la Loi sur la gestion des finances publiques, nous déclarons qu'à notre avis, ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à notre avis, les opérations de la Société dont nous avons eu connaissance au cours de notre vérification des états financiers ont été effectuées, à tous les égards importants, conformément à la partie X de la Loi sur la gestion des finances publiques et ses règlements, à la Loi canadienne sur les sociétés par actions et aux statuts et règlements administratifs de la Société.

*Ernst & Young s.r.l./s.e.n.c.r.l.*

**Ernst & Young s.r.l./s.e.n.c.r.l.**

Comptables Agréés

*Sheila Fraser*

**Sheila Fraser, FCA**

Vérificatrice générale du Canada



# Déclaration de responsabilité de la direction

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 2006

La direction de la Société est responsable de la préparation et de l'intégrité des états financiers consolidés présentés dans son rapport annuel. Ces états consolidés ont été dressés selon les principes comptables généralement reconnus du Canada et comprennent nécessairement certains montants déterminés d'après les meilleures estimations et selon le jugement de la direction. Les renseignements financiers présentés ailleurs dans le rapport annuel sont conformes à ceux des états financiers consolidés. La direction considère que les états consolidés donnent une image fidèle de la situation financière de la Société, des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie.

Pour s'acquitter de sa responsabilité, la Société applique des contrôles internes, des politiques et des procédures visant à assurer la fiabilité de l'information financière et la protection des biens. Les systèmes de contrôle interne sont soumis à l'examen périodique des vérificateurs internes, Samson Bélair/Deloitte & Touche, s.e.n.c.r.l.. Les vérificateurs externes, la vérificatrice générale du Canada ainsi que Ernst & Young s.r.l./s.e.n.c.r.l., ont vérifié les états financiers consolidés de la Société pour l'exercice terminé le 31 décembre 2006. Leur rapport indique l'étendue de leur vérification ainsi que leur opinion sur les états financiers consolidés.

Le Comité de la vérification et des risques du Conseil d'administration, se composant principalement d'administrateurs indépendants, se réunit périodiquement avec les vérificateurs internes et externes et avec la direction pour examiner l'étendue de la vérification et pour évaluer les comptes rendus de leurs vérifications. Les états financiers consolidés ont été examinés et approuvés par le Conseil d'administration, suite à une recommandation du Comité de la vérification et des risques.

Le président et chef de la direction,

Paul Côté

Robert St-Jean

Robert St-Jean

Le chef, Services financiers et administration,

# États financiers consolidés

Afin de pouvoir relever de tels défis, VIA entend améliorer davantage ses services, ses stratégies de marketing et d'établissement des prix, tout en s'assurant de demeurer à l'écoute des besoins de sa clientèle et à l'affût des occasions de croissance.

La restructuration de la Société entreprise en 2006, qui touche tous les aspects liés à la planification des services, au développement, au marketing et à la prestation de services, et qui vise à rehausser la valeur de ses services auprès de la clientèle, fournira le cadre idéal pour redynamiser tous les secteurs de la Société en 2007. De nouvelles équipes et des idées novatrices contribueront à l'assainissement des ressources, et favoriseront l'élaboration de nouveaux produits et de services par les équipes en place. La créativité et la souplesse seront des aspects essentiels pour assurer que VIA continue d'offrir une qualité de service adéquate et la meilleure valeur possible aux voyageurs canadiens.

Au même moment, VIA devra continuer à lutter contre la hausse des coûts. Grâce à un contrôle rigoureux des coûts, la Société pourra continuer à réduire les dépenses. En outre, pour augmenter sa productivité, VIA concentrera ses efforts sur le perfectionnement des compétences de son personnel, sur la conception d'applications technologiques novatrices et sur l'exploitation de nouvelles initiatives entrepreneuriales, et ce, afin de rehausser davantage le niveau d'autosuffisance de la Société.

En l'absence d'investissements consacrés à la révision générale du matériel roulant et à l'amélioration de l'infrastructure ferroviaire et des autres biens, la satisfaction de la clientèle et l'achalandage risqueraient grandement de se dégrader. Un tel risque demeure la principale préoccupation de VIA Rail en 2007. La Société collabore étroitement avec le gouvernement du Canada à l'élaboration d'un plan qui tienne compte des futurs besoins du rail voyageurs en matière de financement d'exploitation et de financement d'immobilisations. Ce plan permettra au service national de transport ferroviaire voyageurs de continuer à répondre aux besoins des Canadiens dans les années à venir.



## PONCTUALITÉ

Pour une deuxième année consécutive, la ponctualité a marqué des progrès en 2006. La ponctualité globale a atteint 84 % en 2006, soit une amélioration de 3 points de pourcentage par rapport à 2005.

VIA surveille les minutes de retard et fait une distinction entre celles qui sont causées par ses propres activités et celles qui sont attribuables aux propriétaires de l'infrastructure ou à des tiers. La Société a réduit de façon significative les retards sur lesquels elle exerce un contrôle direct. En 2006, les retards causés par la maintenance du matériel roulant dans le corridor Québec-Vindso ont diminué de 28 % comparativement à 2005, et les voyageurs ont connu moins d'interruptions de service liées à des défaillances mécaniques. En outre, les efforts déployés par les équipes de VIA affectées aux services Expérience-client et Exploitation ont permis de réduire de 13 % les minutes de retard d'origine non mécanique par rapport à 2005.

Le service transcontinental de l'Ouest s'est amélioré sur le plan des minutes de retard, qui ont diminué de 15 % par rapport à 2005 grâce à une collaboration étroite avec d'autres compagnies de chemin de fer pour contrôler les effets, sur le service des trains voyageurs, de la congestion entraînée par un plus grand nombre de trains de marchandises.

La ponctualité globale liée au service transcontinental de l'Est s'est améliorée de 15 points de pourcentage depuis 2005, pour atteindre 74 %. Les minutes de retard se sont amoindries de 38 %; cette amélioration est attribuable en grande partie aux conditions météorologiques favorables, aux restrictions de vitesse moins fréquentes et au trafic marchandises moins dense. C'est dans la moitié est du corridor (entre Toronto et Québec) que le meilleur taux de ponctualité a été atteint, soit 90 %.

Toutefois, cette constante amélioration camoufle le fait qu'en 2005, VIA a ajouté des minutes à ses horaires du Corridor pour tenir compte des programmes de travaux de réfection des voies. La prolongation des trajets peut nuire à la satisfaction et à la fidélité de la clientèle dans la région la plus achalandée que dessert VIA, là où la durée des trajets est un facteur important pour les voyageurs. Le ralentissement des trains et les problèmes de ponctualité posent un sérieux défi à VIA qui doit faire face à la concurrence des autres moyens de transport.

## PERSPECTIVES POUR 2007

Le plan *Aller de l'avant* de VIA, qui est principalement centré sur le client, a permis d'adapter le service de rail voyageurs national aux situations changeantes du marché et d'obtenir d'excellents résultats financiers au cours des trois dernières années. Comme VIA entend s'assurer d'une solide performance financière en 2007, elle continuera à mettre l'accent sur l'orientation-client et s'efforcera d'être reconnue dans le secteur du transport de voyageurs comme chef de file canadien pour l'excellence du service, non seulement en anticipant les besoins de sa clientèle, mais en répondant à leurs attentes et en les dépassant.

La réussite de VIA dépendra de sa capacité de répondre aux demandes changeantes du marché, en particulier dans le centre et l'est du Canada, régions où le marché voyait se caractériser par une vive concurrence en matière de prix. En 2007, la clé de la croissance des produits résidera dans les marchés de tourisme nationaux. La Commission canadienne du tourisme et le Conference Board du Canada prévoient une légère augmentation au chapitre des voyages intérieurs, en particulier pour les voyages d'affaires, alors que la demande des marchés touristiques américains et internationaux continuera d'être faible, avec une baisse du nombre de voyageurs en provenance des États-Unis.

La situation financière changeante qui touche le régime de retraite des employés syndiqués de VIA a aussi eu une incidence sur les charges d'exploitation. Tel que l'exige la Loi de l'impôt sur le revenu, la Société n'a pas cotisé au régime de retraite des employés syndiqués pendant un certain nombre d'années. Cependant, compte tenu de la modeste détérioration de la situation financière du régime, VIA a décidé de recommencer à cotiser au régime au cours du deuxième semestre de 2005. Les cotisations que VIA a versées au régime de retraite des employés syndiqués pour la totalité de l'année 2006 se sont élevées à 13,5 millions de dollars, comparativement à 5 millions de dollars pour une partie de l'année 2005.

En 2006, VIA a bénéficié du recouvrement de montants non budgétisés relatifs à des charges antérieures, soit le recouvrement de l'impôt sur le capital de l'année précédente et le recouvrement des coûts liés à un accident qui est survenu en 2005. Ces montants ont servi à réduire les charges d'exploitation de 6,7 millions de dollars pour l'année 2006.

L'accroissement modéré de l'ensemble des charges d'exploitation démontre également les effets du contrôle serré que la Société exerce sur les coûts. VIA a dû faire face à des hausses de prix du carburant, ainsi qu'à des augmentations attribuables à l'inflation au chapitre de la main-d'œuvre, des services publics et d'autres secteurs. Malgré ces pressions, les charges liées à la rémunération et à l'exploitation des trains, y compris le carburant et les frais relatifs aux gares et aux biens, sont inférieures au montant budgétisé en 2006.

Les frais de marketing et de vente ainsi que les coûts liés aux produits à bord des trains se sont avérés plus élevés que l'an passé et supérieurs au montant prévu au budget. La hausse des frais de marketing et de vente s'explique par l'accroissement des dépenses au chapitre de la publicité et de la promotion, qui ont été nécessaires pour faire face à la vive concurrence qui prévalait, en particulier dans le Corridor. En plus de l'inflation, l'accroissement du trafic voyageurs en classe VIA 1 dans le Corridor a eu pour effet de faire grimper les coûts de livraison des produits, étant donné que la nourriture et les boissons sont incluses dans le prix des billets en première classe.

## DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS

LES RÉSULTATS FINANCIERS DE L'ENTRÉE À DÉTENTEUR DE DROIT VARIABLE SONT EXCLUS.

Aucun nouveau financement d'immobilisations ou d'exploitation pour le rail voyageurs n'a été approuvé en 2006. Il a donc été nécessaire de puiser une part significative des produits dans le Fonds de renouvellement des actifs pour combler les déficits de financement d'exploitation et un modeste programme d'immobilisations.

VIA a dépensé 14,5 millions de dollars en immobilisations au cours de 2006, montant entièrement financé au moyen du Fonds de renouvellement des actifs et qui représente 3,5 millions de dollars de moins que prévu. Un peu plus de la moitié des dépenses en immobilisations ont été consacrées à des projets liés au matériel roulant. Parmi ceux-ci, mentionnons les prototypes pour la remise à neuf des locomotives F-40 et des voitures LRC qui serviront de base au futur programme relatif à la remise à neuf de ces deux parcs. Le solde des montants affectés aux dépenses en immobilisations pour l'exercice 2006 a été investi principalement dans des projets de technologie de l'information (26 %) et dans des projets de modernisation des gares (19 %).

VIA reportera en 2007 les fonds d'immobilisations non utilisés de 3,5 millions de dollars en vue d'assurer le financement des dépenses de 2006, ainsi que des nouveaux projets d'immobilisations.



## PRODUITS ET ACHALANDAGE

Les produits voyageurs ont continué de s'accroître en 2006, même si la croissance a été quelque peu freinée par un ralentissement de l'achalandage dans un marché des voyages affaibli et très concurrentiel. En début d'année, les habitudes de voyage des Canadiens en hiver ont commencé à changer en faveur de destinations à l'extérieur du pays. Plus tard, face à la hausse des coûts pour les voyages au pays attribuable en partie à la force du dollar canadien, les voyageurs internationaux et en provenance des États-Unis ont commencé à changer leurs destinations vacancières, ce qui s'est traduit par un faible taux d'occupation durant les mois d'été.

Pour compenser cette situation et stimuler les voyages intérieurs, VIA s'est donc concentrée sur la gestion du rendement, en rajustant ses tarifs afin qu'ils s'harmonisent mieux à l'état du marché. Au printemps dernier, en s'inspirant des tarifs simplifiés inaugurés en 2005 pour les voyages en classe *Comfort*, VIA a instauré un plan tarifaire plus souple pour la classe *VIA 1* dans le Corridor. Le marché a répondu de façon positive à cette initiative, ce qui a engendré une hausse immédiate de l'achalandage, laquelle s'est poursuivie pendant tout le reste de l'année. Dans l'Ouest canadien, le tourisme a également commencé à reprendre de la vigueur au mois d'août, ce qui a permis de combler une partie des pertes qu'a essuyées VIA plus tôt dans l'année au chapitre des longs parcours.

Dans l'ensemble, les produits par voyageur-mille ont grimpé à 30,3 cents, soit près de 6 % de plus qu'en 2005. Le total des produits voyageurs a enregistré une augmentation de 11 millions de dollars par rapport à 2005, pour atteindre 266,6 millions de dollars, soit une hausse de 4 % qui, bien que substantielle, se situe à 2 % en deçà des objectifs budgétaires. L'achalandage des voyageurs s'est replié légèrement, atteignant 4,1 millions de voyages l'an dernier, tandis que les voyageurs-milles, qui affichaient 874 millions, ont chuté de 1 %. Cette baisse est attribuable à la faible demande pour les longs parcours, et en particulier dans l'Est du Canada où la situation s'est grandement détériorée tout au long de l'année.

## FRAIS D'EXPLOITATION

LES RÉSULTATS FINANCIERS DE L'ENTITÉ À DÉTENTEUR DE DROIT VARIABLE SONT EXCLUS.

En 2006, certains facteurs ponctuels et les efforts concertés à l'échelle de la Société pour réduire les coûts ont joué en faveur des charges d'exploitation totales. Il en est résulté des charges d'exploitation de 3,0 millions de dollars (ou 1 %) inférieures au montant budgétisé. Ainsi, les charges d'exploitation totales n'ont augmenté que de 2 % ou 9,8 millions de dollars par rapport à 2005.

Les charges d'exploitation des trains (en particulier le carburant) et la rémunération ont été les plus importantes causes de l'augmentation des coûts par rapport à 2005. Les effets des prix élevés du pétrole ont été considérablement atténués par les techniques de couverture, qui ont protégé la Société du plein impact de ces hausses.



# Commentaires et analyse de la direction

Cette analyse présente les données et commentaires propres à la situation financière de la Société, ainsi que les résultats d'exploitation pour l'exercice 2006. Cette analyse devrait être lue avec les états financiers consolidés présentés aux pages suivantes, ainsi qu'avec l'année en chiffres à la page 1.

En avril 2006, dans le cadre de son mandat de prestation de services ferroviaires voyageurs au Canada, la Société a conclu un accord d'exploitation avec la Keewatin Railway Company (KRC) visant à fournir un apport financier à la KRC dans le but d'offrir des services ferroviaires voyageurs et des services essentiels de transport de marchandises aux collectivités du Nord du Manitoba. Puisque la Société est le principal bénéficiaire exposé à la majorité des risques de pertes liés aux activités de la KRC, la KRC est désignée comme une entité à détenteur de droits variables (EDDV) pour la Société. La Société a donc consolidé les états financiers du KRC. En 2006, l'apport financier fourni à la KRC par la Société se chiffrait à 2 millions de dollars. (Voir note 11 aux états financiers consolidés.)

## APERÇU DES RÉSULTATS FINANCIERS

LES RÉSULTATS FINANCIERS DE L'ENTITÉ À DÉTENTEUR DE DROIT VARIABLE SONT EXCLUS.

Après avoir enregistré une performance financière exceptionnelle au cours des deux années précédentes, VIA a encore une fois obtenu des résultats financiers impressionnants pour l'exercice 2006. Le bénéfice net dénote une hausse marquée des produits, une volonté généralisée de réduire les coûts, et plusieurs événements uniques. Malgré la pression exercée par l'augmentation des charges d'exploitation et par la turbulence dans les marchés des voyages, la Société a considérablement réduit son déficit d'exploitation net par rapport aux prévisions budgétaires. Le déficit d'exploitation a accusé une légère hausse comparative à l'année dernière.

VIA a débuté l'année 2006 en sachant que, en l'absence d'autres sources de financement, elle devrait nécessairement compter sur ses ressources internes pour faire face à ses obligations en matière de financement d'exploitation et de financement d'investissements pour l'année. Ce défi a pu être relevé grâce à l'accroissement significatif des produits voyageurs par rapport aux résultats de 2005, combiné aux produits provenant de la comptabilisation ponctuelle de gains en capital dans le Fonds de renouvellement des actifs, le portefeuille de placement de VIA. Ainsi, en 2006, les produits totaux ont atteint un niveau record de 297,1 millions de dollars, soit 11,3 millions de dollars (ou 4 %) de plus que prévu au budget, et 7,3 millions de dollars (ou 3 %) de plus qu'en 2005. Ces produits plus élevés ont été jumelés à des charges d'exploitation inférieures aux prévisions, qui sont attribuables à une gestion prudente des coûts à l'échelle de la Société. Ceci a permis à la Société de terminer son exercice financier avec un déficit d'exploitation de 178,4 millions de dollars. Il s'agit là d'une augmentation de 2,5 millions de dollars (ou 1 %) comparative à l'année 2005, mais d'une diminution de 14,2 millions de dollars (ou 7 %) par rapport au montant prévu au budget.

Le financement d'exploitation annuel du gouvernement fédéral pour le rail voyageurs s'est situé entre 181 à 154 millions de dollars depuis 1999. Au cours des dernières années, la Société a dû utiliser le Fonds de renouvellement des actifs pour combler l'écart entre le financement d'exploitation public offert et le financement d'exploitation réellement requis. En 2006, grâce à d'importants gains sur dispositions d'investissements et à un contrôle rigoureux des coûts, VIA a pu réduire son déficit de financement, et donc le montant du financement d'exploitation à tirer du Fonds de renouvellement des actifs, à 9,4 millions de dollars. Cette diminution représente une amélioration de 14,2 millions de dollars (ou 60 %) par rapport aux prévisions.

# Gouvernance d'entreprise

En octobre 2006, le gouvernement du Canada a nommé Monsieur Donald A. Wright au poste de président du conseil d'administration de VIA Rail pour un mandat de trois ans. La nomination d'un titulaire permanent à la présidence du Conseil marque un important pas en avant pour VIA. En outre, la vaste expérience en affaires de Monsieur Wright représente un atout précieux pour la Société qui devra relever de nombreux défis au cours des prochaines années.

La Société et les membres du conseil d'administration, qui se sont engagés à respecter les principes de la bonne gouvernance d'entreprise, ont mis en œuvre un nouveau programme de gouvernance au cours des dernières années, lequel englobe une « matrice de gouvernance » qui décrit clairement les rôles du Conseil en ce qui concerne la planification stratégique et la direction, la gestion du rendement des membres de la haute direction et du Conseil, la planification de la relève, la gestion des risques et la supervision financière. Les programmes de formation et d'orientation à l'intention des nouveaux membres du Conseil continuent à jouer un rôle important en matière de renforcement de la bonne gouvernance.

En 2006, les membres du Conseil ont collaboré avec un consultant indépendant à l'évaluation des activités du Conseil, notamment la qualité des relations qui existent entre le Conseil, la direction de VIA et le gouvernement fédéral, l'importance qu'accorde le Conseil à la question de la gouvernance ainsi que l'efficacité globale du Conseil. L'exercice a connu un vif succès, car les membres du Conseil en sont venus rapidement à un consensus sur les résultats de l'analyse. Ces résultats aideront d'ailleurs le Conseil à continuer d'assurer le respect des normes les plus rigoureuses en matière de gouvernance pour la Société. Le Conseil a également terminé l'élaboration d'un nouveau code de conduite pour les administrateurs, que tous les membres ont d'ailleurs signé. Ce code reflète l'esprit et l'objectif de la nouvelle *Loi fédérale sur l'imputabilité*, qui établit de nouvelles normes de transparence et de responsabilisation à l'intention des dirigeants des sociétés d'État.

## ETHIQUE AU TRAVAIL

En 2005, VIA Rail a mis en œuvre son Code d'éthique destiné à tous ses employés et dirigeants. Le Code d'éthique énonce de manière officielle les valeurs et les pratiques commerciales de VIA. C'est aussi une promesse de servir les Canadiens en suivant les normes les plus élevées sur le plan du comportement éthique et du service à la clientèle. Il traduit le dévouement de la Société en ce qui a trait à la gestion responsable et à la gouvernance, ainsi que sa volonté de maintenir un environnement de travail qui favorise le respect et l'intégrité, et ce, à tous les niveaux hiérarchiques. Une version révisée du module d'éthique a été rédigée en 2006 à l'intention des employés, et le premier examen annuel quant au respect du Code a été fait à la fin de l'année. En 2005, VIA a retenu les services d'un agent de conformité indépendant, de tierce partie relatives aux activités de VIA en sachant qu'elles seront reconnues et résolues de façon équitable.

recyclés, et les produits ainsi amassés sont remis à diverses œuvres de bienfaisance canadiennes. Cette année, dans un effort visant à réduire la quantité de déchets, VIA a mis en vente une tasse à café réutilisable destinée aux voyageurs.

Un des objectifs premiers de VIA au chapitre de l'environnement est de continuer de réduire ses émissions de gaz à effet de serre en diminuant sa consommation de carburant. VIA a réussi à réduire ses émissions de façon considérable depuis 1990, et ce, tout en accroissant l'ampleur de ses activités. Aujourd'hui, VIA exploite 20 % plus de trains et transporte 18 % plus de voyageurs qu'en 1990, tout en ayant diminué ses émissions de gaz à effet de serre de 15 % au cours de cette période.

En 2006, des améliorations ont été apportées au système de conditionnement d'air des voitures-its Renaissance et aux fenêtres des locomotives P-42 dans le but d'en augmenter l'efficacité énergétique, ce qui se traduira par un meilleur rendement du carburant. La remise à neuf proposée d'un parc de locomotives âgées de 20 ans et d'un parc de voitures voyageurs âgées de 25 ans entraînera d'autres améliorations sur le plan du rendement du carburant.

En tant que choix de transport, le rail voyageurs est reconnu comme l'une des options les plus respectueuses de l'environnement s'ouvrant aux voyageurs canadiens. En 2004, moins d'un pour cent du total des émissions de gaz à effet de serre du Canada, soit 6 000 kilotonnes d'équivalent CO<sub>2</sub>, était attribuable au transport ferroviaire<sup>1</sup>. De ce total, 0,03 pour cent, soit 194 kilotonnes, était attribuable aux activités de VIA.

## ÊTRE UN PARTENAIRE AU SEIN DE LA COLLECTIVITÉ MONDIALE

Bien que VIA exerce ses activités au Canada, elle reconnaît que le Canada fait partie d'une collectivité mondiale et que les actions de la Société peuvent avoir des répercussions sur des gens ailleurs dans le monde.

En 2006, VIA est devenue la première grande société de transport du Canada à ne servir que du café certifié équitable à ses clients. Grâce à sa collaboration avec TransFair Canada, un organisme indépendant sans but lucratif de certification se consacrant aux produits équitables, VIA peut garantir que le café servi à bord de ses trains a été cultivé conformément à des normes environnementales strictes, et que les agriculteurs et les travailleurs ayant assuré cette culture ont reçu un montant équitable pour leur produit. VIA espère que cet engagement à soutenir le commerce équitable donnera l'exemple, et contribuera ainsi à améliorer les conditions de vie des agriculteurs et des travailleurs d'autres pays.

VIA a également eu l'occasion de jouer un rôle principal au cours d'échanges d'opinions, d'expertise et de solutions avec la communauté internationale. En effet, en juin 2006, VIA a accueilli la réunion annuelle de l'Union internationale des chemins de fer, qui se tenait pour la première fois à l'extérieur de l'Europe, et a participé au 7<sup>e</sup> Congrès mondial de la recherche ferroviaire. Toujours en juin, VIA était partenaire du Forum économique international des Amériques. Le thème de ce Forum – Développement et partenariat : du risque à la réussite – englobait une vaste gamme de sujets, dont le développement durable.

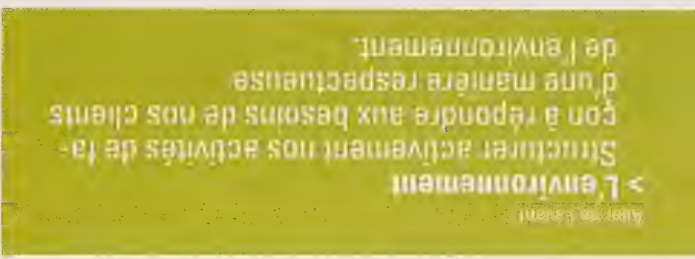
Le dialogue international engagé avec les collectivités de partout dans le monde permet à VIA de partager des renseignements propres à l'approche du Canada en ce qui a trait à plus importants problèmes économiques, sociaux et culturels auxquels la société est confrontée de nos jours.

<sup>1</sup> Source : Inventaire canadien des GES, Environnement Canada, 2004. L'équivalent CO<sub>2</sub> correspond à une mesure standard donnée de gaz à effet de serre multipliée par son potentiel de réchauffement de la planète. Il s'agit d'une mesure standard pour comparer les niveaux de dommages causés par différents gaz à effet de serre.

En 2004, VIA a adopté le Guide d'achats écologiques, qui établit les directives d'achat relatives aux produits et services sans danger pour l'environnement, au cours des dernières années, la Société a ainsi opté pour le papier recyclé pour ses approvisionnement en serviettes de table et en ce qui concerne une variété de publications, dont les horaires et les bulletins internes. De plus, nous recyclons le plastique, les cannettes, le verre et les journaux trouvés à bord de nos trains et dans nos bureaux à l'échelle du réseau, tandis que les linges endommagés et les vieux uniformes sont employés à d'autres usages ou

associations et agences, notamment au Jour de la Terre, à l'événement « En ville, sans ma voiture ! », à la Journée de l'air pur et au Sommet international des jeunes sur le transport urbain durable.

En 2006, VIA a adopté le Guide d'achats écologiques, qui établit les directives d'achat relatives aux produits et services sans danger pour l'environnement, au cours des dernières années, la Société a ainsi opté pour le papier recyclé pour ses approvisionnement en serviettes de table et en ce qui concerne une variété de publications, dont les horaires et les bulletins internes. De plus, nous recyclons le plastique, les cannettes, le verre et les journaux trouvés à bord de nos trains et dans nos bureaux à l'échelle du réseau, tandis que les linges endommagés et les vieux uniformes sont employés à d'autres usages ou



Un nouveau module d'e-Formation expliquant l'engagement environnemental de l'entreprise et encourageant l'application de pratiques de travail « vertes » a été instauré en 2006. Cette formation est soutenue par des efforts déployés de façon constante par le nouveau groupe Gestion intégrée des risques, ainsi que par des groupes d'employés nommés « équipes vertes », afin de sensibiliser davantage les gens à l'intérieur et à l'extérieur de la Société à la cause de l'environnement. En 2006, les équipes vertes ont participé à des activités conjointement avec d'autres associations et agences, notamment au Jour de la Terre, à l'événement « En ville, sans ma voiture ! », à la Journée de l'air pur et au Sommet international des jeunes sur le transport urbain durable.

## EXPLOITER UN SERVICE VOYAGEURS RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT

La Politique environnementale de VIA engage l'entreprise à exploiter tous les aspects de ses activités d'une manière respectueuse de l'environnement. Cette politique est communiquée à tous les employés et à tous les entrepreneurs, et constitue l'assise du Système de gestion de l'environnement de VIA.

Un nouveau module d'e-Formation expliquant l'engagement environnemental de l'entreprise et encourageant l'application de pratiques de travail « vertes » a été instauré en 2006. Cette formation est soutenue par des efforts déployés de façon constante par le nouveau groupe Gestion intégrée des risques, ainsi que par des groupes d'employés nommés « équipes vertes », afin de sensibiliser davantage les gens à l'intérieur et à l'extérieur de la Société à la cause de l'environnement. En 2006, les équipes vertes ont participé à des activités conjointement avec d'autres associations et agences, notamment au Jour de la Terre, à l'événement « En ville, sans ma voiture ! », à la Journée de l'air pur et au Sommet international des jeunes sur le transport urbain durable.

Une équipe interfonctionnelle est responsable de revoir les politiques et les procédés de sûreté de VIA Rail. Le Comité de planification de la sûreté stratégique, qui regroupe des représentants de tous les services et secteurs du réseau ferroviaire voyageurs sous la direction du président, collabore avec les autorités de réglementation et les partenaires de l'industrie des voyages pour améliorer les normes de sûreté de VIA et s'assurer que les meilleurs procédés de sûreté possibles soient mis en œuvre en ce qui concerne les installations et l'exploitation de VIA. Ce Comité a supervisé d'autres améliorations apportées aux pratiques et aux procédés de sûreté de VIA en 2006, à la suite d'une analyse des systèmes de sûreté de l'entreprise accomplie par un consultant externe à la fin de 2005.

Pour continuer de mettre l'accent sur le caractère sécuritaire efficace du rail voyageurs, le conseil d'administration de VIA a approuvé une Politique en matière de sûreté en 2006. De nouvelles normes de sûreté sont actuellement élaborées en ce qui concerne les installations et l'exploitation de VIA, et la Société dans son ensemble.



## ASSURER LA SÉCURITÉ ET LA SÛRETÉ

Tous les employés de VIA reconnaissent que la sécurité et la sûreté constituent la priorité des voyageurs et qu'elles ne peuvent jamais être tenues pour acquises. Au chapitre de la sécurité, VIA possède l'un des meilleurs dossiers de l'industrie, preuve tangible de nos efforts constants pour améliorer les procédés de sécurité et demeurer vigilants sur le plan de la sûreté.

VIA a élaboré et mis en œuvre un système complet de gestion de la sécurité en 2001, intégrant ainsi des règles, des procédés et des responsabilités en matière de sécurité, et faisant de la sécurité une priorité pour chaque employé. Ce système fait régulièrement l'objet de vérifications par Transports Canada, et les employés continuent d'examiner ledit système de façon constante en vue de suggérer des améliorations à apporter et de fournir des commentaires qui nous sont essentiels. Comme en 2005, les objectifs de sécurité et les mesures de rendement ont été adaptées à la stratégie d'entreprise de VIA pour 2006 et ont été intégrés à cette dernière. De plus, le rendement en matière de sécurité est constamment évalué par les Comités de santé et de sécurité dans tous les principaux établissements de VIA, partout au Canada. Ces Comités examinent les rapports annuels sur la sécurité, ainsi que les données dont on dispose régulièrement sur le rendement en matière de sécurité, pour établir des objectifs précis destinés à améliorer la sécurité de l'environnement de travail et pour relever les points qui requièrent l'attention des cadres supérieurs.



L'une des parties intégrantes du Système de gestion de la sécurité est la base de données Évaluation des dangers et stratégies de contrôle des risques, qui a été revue et mise à jour au début de 2006. Cette base de données est consultée par les chefs de service pour définir et atténuer les situations impliquant des risques pour les clients, les collectivités ou les employés. VIA a élaboré un nouveau programme de formation à l'intention de ses employés et de ses Comités de santé et de sécurité. À la demande des employés, VIA a lancé un programme d'immunisation contre la grippe à l'automne 2005. VIA a poursuivi ce programme à l'automne 2006 en offrant sans frais des vaccins antigrippeaux à tous les employés de l'entreprise intéressés. Parallèlement, le Comité de planification contre la pandémie, créé en 2006, a concentré ses efforts sur l'élaboration et le suivi d'une approche proactive visant à réduire les risques courus par VIA en cas de pandémie de grippe au Canada et à assurer qu'un plan d'intervention rapide soit en place si une telle pandémie avait lieu.

Finallement, en novembre 2006, VIA a mis en service deux trains uniques à l'occasion du jour du Souvenir. Entre 1942 et 1948, quelque 40 000 épouses de guerre et 20 000 enfants ont quitté le continent européen et la Grande-Bretagne pour venir s'établir au Canada, et ont touché le sol canadien pour la première fois à Halifax. Le Train des épouses de guerre a transporté à Halifax des centaines de femmes provenant de partout au pays, ainsi que les membres de leurs familles, pour qu'ils prennent tous part à des célébrations spéciales soulignant leur rencontre. Après ces célébrations, le Train des troupes a honoré les anciens combattants canadiens en conduisant ces derniers et leurs familles de Halifax à Ottawa afin d'assister aux cérémonies du jour du Souvenir dans la capitale.

À de nombreuses occasions dans son histoire, VIA a fourni des services spéciaux aux groupes et aux communautés dignes de reconnaissance au Canada. En juin 2006, VIA a mis en service le train Redress Express qui a transporté de Vancouver à Ottawa des Sino-Canadiens s'étant vu imposer la taxe d'entrée, accompagnés de leurs familles et de leurs descendants. Le but de ce voyage était de se rendre à la Chambre des communes pour y entendre des excuses historiques présentées à leur endroit.

VIA est aussi reconnue comme étant un chef de file de l'industrie qui travaille avec les personnes handicapées en vue d'offrir des services de transport leur étant accessibles. En 2006, VIA a créé une nouvelle équipe interfonctionnelle sur l'accessibilité (Comité sur l'accessibilité) en regroupant les ressources et l'expertise trouvées dans l'ensemble de l'entreprise pour s'assurer qu'elle continue d'offrir un service accessible et adapté aux besoins. L'une des priorités majeures de ce Comité était d'établir un groupe consultatif externe permettant à VIA d'entamer plus facilement un dialogue avec les groupes de clients concernés et présentant des besoins spéciaux.

de transport gratuit aux personnes et aux familles devant parcourir un dernier tronçon pour rentrer à la maison. Les efforts extraordinaires fournis par les employés de VIA pendant cette crise ont été soulignés par plusieurs, notamment la Croix-Rouge et le gouvernement de l'Ontario.

En répondant à la demande de gens et des collectivités dans des circonstances difficiles, VIA comble également des besoins que seul le rail voyageurs est en mesure de satisfaire. En 2006, VIA a collaboré étroitement avec les gouvernements fédéral et provincial pour aider les Canadiens à échapper à la violence au Liban. Tandis que les avions transportant des Canadiens de retour au pays arrivaient à Montréal et à Toronto, VIA offrait un service de transport gratuit aux personnes et aux familles devant parcourir un dernier tronçon pour rentrer à la maison. Les efforts extraordinaires fournis par les employés de VIA pendant cette crise ont été soulignés par plusieurs, notamment la Croix-Rouge et le gouvernement de l'Ontario.

Perçue par les Canadiens comme une icône nationale, VIA s'engage à offrir un service qui reflète toutes les facettes de la société multiculturelle et diversifiée du Canada et qui répond à ses besoins.

## RENDRE AUX BESOINS DES COLLECTIVITÉS

Nous sommes humains : nous sommes des gens qui répondent avec intégrité aux besoins de nos clients, de chacun d'entre nous et des col-  
lectivités que nous desservons.

> Respect  
Ambassadeur



La gestion responsable du rail voyageurs implique la gestion des résultats financiers, et bien plus encore.

Depuis sa création, le rail voyageurs a favorisé l'essor de la société canadienne en contribuant de façon essentielle à la croissance et au développement des collectivités, à la prospérité de l'infrastructure économique du pays, et au bien-être et à la qualité de vie des Canadiens. Il continue de jouer, dans la vie des Canadiens ainsi qu'au sein des collectivités et des sociétés, un rôle allant au-delà des états financiers.

Ce rôle unique implique une part importante de responsabilités. VIA a ces responsabilités à cœur et les assume au quotidien.

Les activités de VIA, comme celles de toute société, ont un effet non seulement sur la vie des clients, mais aussi sur une multitude de personnes, de collectivités et de groupes d'intérêt. Pour gérer de façon respon-

sable, il est nécessaire de reconnaître que VIA Rail ne pratique pas ses activités en vase clos; VIA est rattachée à la société qu'elle sert et s'efforce d'être une bonne entreprise citoyenne, en tenant compte des conséquences de ses activités sur les autres au moment de prendre des décisions en matière de gestion et en agissant avec intégrité et respect envers toutes les parties prenantes concernées par ses activités.

## > Passion Aller de l'avant

Nous avons la passion du rail voyageurs  
et du rôle qu'il peut jouer dans le développement social, économique et environnemental  
du Canada



## Un service responsable





## CRÉER UNE CULTURE DE GESTION RATIONNELLE DES RISQUES

VIA Rail renforce son approche face à la gestion des risques en mettant l'accent sur le besoin d'intégrer cette gestion à titre de point central dans tous ses processus de gestion à l'échelle de l'entreprise. Dans un contexte commercial toujours plus complexe et en évolution rapide, il est essentiel pour la Société de définir les événements et difficultés pouvant survenir et avoir un effet sur la fiabilité de ses services, et de s'assurer que les mesures appropriées sont prises pour réduire au minimum les risques connexes. Parmi les difficultés pouvant survenir, on compte notamment la détérioration de l'infrastructure ferroviaire, qui réduirait la capacité de VIA à faire preuve de ponctualité, et la hausse soudaine des prix du carburant, qui accroîtrait de façon considérable les charges d'exploitation de VIA.

En ce qui a trait aux décisions relevant du conseil d'administration, la gestion des risques est abordée par le Comité de la vérification et des risques, qui contrôle les procédures pour déterminer les principaux risques connus par l'entreprise et qui évalue les mesures prises pour les gérer et les atténuer.

En 2006, VIA a créé une équipe interfonctionnelle en vue d'accroître l'accent mis sur la gestion des risques et d'assurer son intégration dans toutes les activités de gestion, notamment les processus liés à la stratégie et à la planification budgétaire, les procédés de vérification internes et externes, ainsi que les processus clés, tels que la planification en matière de sécurité et de sûreté, les activités de gestion environnementale et la planification des projets d'immobilisations. Le nouveau Comité sur la gestion des risques accroîtra et maintiendra le degré de sensibilisation et l'intérêt de l'équipe de direction de VIA en ce qui concerne la gestion des risques, et ce, en présentant chaque année une analyse « d'écart » relative aux risques majeurs pour déterminer si de nouvelles mesures doivent être prises, et en contrôlant toutes les initiatives de gestion des risques.

La restructuration de 2006 a également donné lieu à la fusion des groupes responsables de la santé et de la sécurité, de l'environnement, et du contrôle de la qualité. Le nouveau groupe Gestion intégrée des risques est chargé d'aider les employés à porter un intérêt systématique à la gestion des risques et à adopter une approche tout aussi méthodique à cet égard dans leurs activités professionnelles quotidiennes.

## GÉRER LE PARC

VIA utilise ses fonds limités des dépenses en immobilisations pour maintenir un service voyageurs fiable et efficace. Parallèlement, VIA prend les mesures nécessaires pour se préparer pour l'avenir, et ce, en déterminant et en planifiant les renouvellements et les améliorations de matériel roulant requis pour continuer à offrir des services au cours des prochaines années, ce qui nécessitera un important investissement en immobilisations.

VIA a terminé d'assembler et de modifier dans les délais fixés le dernier des trains Renaissance, juste à temps pour l'été, une période achalandée. Avec ces nouvelles voitures, l'*Océan* qui effectue la liaison Montréal-Halifax est maintenant entièrement composé de matériel roulant Renaissance en période de pointe, ce qui assure l'uniformité et la constance des expériences de voyage dans le Canada atlantique.

Le nouveau matériel roulant à remplace une rame de 21 voitures qui a fait l'objet d'une redistribution dans l'Ouest pour entrer dans la composition du *Canadien*. Cette rame supplémentaire à Vancouver a permis au train transcontinental, le produit phare de VIA, d'assurer ses départs aux heures prévues.

VIA élabore également des plans en vue d'une remise à neuf complète de l'intérieur des voitures du parc en acier inoxydable utilisées pour assurer le service transcontinental de l'ouest. Un processus de reconfiguration, entamé en 2005 par le biais d'un concours de design, a eu pour résultat la création d'une maquette de grandeur nature partiellement fonctionnelle représentant une chambre de voiture-lits repensée. Le nouveau modèle offre de nombreux avantages pour les clients, dont des sièges orientés vers l'avant, des commandes de chauffage et de conditionnement d'air ainsi que des fenêtres plus grandes, et selon les plans de conception, chaque voiture serait dotée d'une chambre accessible en fauteuil roulant. Ce projet, qui nécessite un financement d'immobilisations pour être exécuté, concernerait toutes les voitures Parc et les voitures-lits de ces rames.

Bien que les fonds destinés à l'amélioration du matériel existant soient extrêmement limités, VIA a pu procéder à une révision générale de 2,3 millions de dollars du matériel roulant en acier inoxydable utilisé dans le corridor Québec-Windsor. En 2006, dix voitures VIA 1 faisant partie de ce parc ont fait l'objet de modifications afin d'en harmoniser l'intérieur avec celui des voitures VIA 1 plus spacieuses et plus confortables du parc LRC (léger, rapide, confortable), également utilisés dans le Corridor. Toutes ces démarches permettent d'offrir un service plus uniforme à tous les voyageurs de la première classe dans le Corridor. En 2007, VIA compte effectuer une révision générale de dix voitures de la classe *Comfort* du parc de voitures en acier inoxydable, améliorer leur intérieur et rendre les sièges plus confortables pour les clients.

Comme le parc de voitures LRC vieillit aussi, ce qui entraîne une fiabilité réduite et des coûts de maintenance accrus, VIA a également pris les mesures préparatoires nécessaires en ce qui concerne le renouvellement ultérieur du parc. VIA planifie entreprendre un important projet de remise à neuf qui prolongera la vie utile de ce matériel roulant de 15 à 20 ans et qui coûtera moins cher que l'achat de nouveau matériel roulant. On a terminé la création d'un prototype en 2006, et il sera mis en service aux fins d'essais en 2007. Tout autre progrès relatif à ce projet nécessitera un financement d'immobilisations.

Un prototype de remise à neuf des locomotives F-40 de VIA, construites par General Motors, a également été élaboré en 2006. L'une des plus anciennes locomotives de reconstruite de part en part afin d'y intégrer une technologie et des composants de pointe. Cette locomotive entièrement remise à neuf offre 200 chevaux-vapeur additionnels et une consommation de carburant réduite, et ce, à la moitié du coût d'achat d'une nouvelle locomotive. Le prototype sera mis en service aux fins d'essais en 2007. La remise à neuf des 53 autres locomotives F-40 nécessitera un financement d'immobilisations.



À l'échelle de l'entreprise, les employés ont contribué à maintenir ce rendement en maintenant leur productivité dans l'ensemble des activités de VIA. Les programmes de motivation et de gestion du rendement de VIA, qui sont le prolongement d'une pratique adoptée en 2005, ont encouragé et récompensé le personnel cadre ayant assuré un contrôle efficace des coûts et favorisé un bon rendement sur le plan des produits.

La technologie s'avère un moyen particulièrement efficace pour contrôler les coûts. Les technologies de réservation et d'achat par Internet ont permis à VIA de réduire ses coûts de façon considérable tout en rendant l'accès aux services ferroviaires plus simple et efficace pour les clients et les partenaires de VIA. En 2006, VIA a élaboré une plateforme de distribution Web destinée aux consommateurs et à ses partenaires de l'industrie des voyages. Toutes les agences de voyages des États-Unis ont adopté cette plateforme, et la plupart des agences de voyages canadiennes emboîteront bientôt le pas. On s'attend à ce que cette amélioration permette à la Société d'économiser plus d'un million de dollars par année.

Bâtir des alliances stratégiques constitue l'une des priorités de notre entreprise nouvellement restructurée, car elles permettent à VIA de partager avec ses partenaires les coûts liés à la création de nouveaux services, à l'amélioration des services existants, et au déploiement des efforts de marketing. Par exemple, VIA a terminé en 2006 la mise en œuvre du service Internet sans fil à l'intention de ses clients à bord de tous les trains parcourant le Corridor, et le fournisseur du service a assumé les frais d'implantation de la technologie. Ce service permet aux clients de profiter de plus de commodités et d'une meilleure valeur sans accroître les charges d'exploitation de VIA.

Les partenariats stratégiques conclus avec les voyagistes, les agences de voyages et diverses associations constituent également de précieux outils permettant le contrôle des coûts, et ont conservé autant d'importance en 2006. Grâce à son partenariat avec Brewster Transportation, VIA a établi une présence commerciale en Chine, l'un des plus importants marchés en émergence pour les voyages au Canada. VIA continue de collaborer avec la Commission canadienne du tourisme, les associations touristiques locales et régionales, ainsi qu'avec les chambres de commerce locales. Ces partenariats amènent VIA à partager l'expertise et les ressources nécessaires pour accéder à de nouveaux marchés et pour les développer, tout en lui permettant d'appuyer l'industrie touristique canadienne dans son ensemble.

Une autre stratégie s'est révélée un outil important en matière de contrôle des coûts au cours des dernières années. Il s'agit de la couverture de carburant. Le carburant diesel est l'entreprise. Depuis plus d'une décennie, la Société applique une stratégie de couverture régie par des ententes conclues avec des établissements financiers en ce qui concerne les niveaux de prix associés à ce produit essentiel. Cette stratégie de gestion des risques offre une protection contre les fluctuations considérables des prix, et a également permis à l'entreprise de réaliser d'importantes économies, soit 27 millions de dollars depuis 1996, dont plus de 4 millions de dollars en 2006 seulement.

Alain Lévesque  
 > L'entrepreneur  
 Devenir de plus en plus autosuffisant en améliorant continuellement la productivité et en accroissant le ratio de rentabilité pour toutes les lignes ferroviaires

Bien qu'elle ait connu une hausse des principales charges d'exploitation, VIA a su conserver un recouvrement des coûts aussi important que celui enregistré en 2005 et s'est même légèrement améliorée à ce chapitre. Le ratio des produits aux charges du rail voyageurs, qui se situe à 63 %, a augmenté de plus de 117 % au cours des 16 dernières années.

## CONTRÔLER LES COÛTS

Au printemps 2006, VIA a présenté un Programme d'avantages sociaux flexibles à l'intention des employés cadres. Cette initiative a permis à la Société d'offrir un programme d'avantages hautement concurrentiel bien adapté aux besoins personnels des employés, qui permet en même temps de contrôler les coûts toujours croissants associés aux régimes d'avantages sociaux collectifs.

VIA a également élaboré e-Carières, un service de recrutement et de perfectionnement professionnel en ligne qui est accessible aussi bien aux employés qu'aux candidats à un emploi venant de l'extérieur. e-Carières constitue un outil important pour soutenir les efforts de VIA en vue d'attirer des personnes, une énergie et des idées nouvelles vers la Société, en encourageant le recrutement et le perfectionnement du personnel possédant les bons talents et les connaissances adéquates, propices à l'avenir de VIA.

Des modules de cours relatifs aux compétences sont maintenant compris parmi le nombre grandissant d'outils de formation en ligne à la disposition des employés, soit depuis les ordinateurs de leur poste de travail, ou de la maison, soit par l'intermédiaire de salles de classe bien équipées dédiées à la e-Formation.

Les compétences clés ont été intégrées aux politiques d'embauche, aux programmes de formation et de perfectionnement, aux plans de carrière et aux plans de relève, et à la gestion du rendement de VIA. Les employés cadres se sont livrés à un exercice d'auto-évaluation sur les compétences, auto-évaluation qui a par la suite été incorporée au processus d'évaluation de fin d'année. En 2007, tous les cadres produiront des plans de perfectionnement personnalisés reflétant ces évaluations.

Les compétences clés ont été intégrées aux politiques d'embauche, aux programmes de formation et de perfectionnement, aux plans de carrière et aux plans de relève, et à la gestion du rendement de VIA. Les employés cadres se sont livrés à un exercice d'auto-évaluation sur les compétences, auto-évaluation qui a par la suite été incorporée au processus d'évaluation de fin d'année. En 2007, tous les cadres produiront des plans de perfectionnement personnalisés reflétant ces évaluations.

En 2006, VIA a identifié onze compétences clés lui permettant d'accorder une importance particulière à la gestion des talents. Chaque compétence – par exemple, empathie et écoute, travail d'équipe et apprentissage collectif, et créativité et ressource dans la résolution de problèmes – associe les connaissances, les attitudes et les compétences dont la Société a besoin pour réussir en tant qu'entreprise axée sur la clientèle. Ces compétences offrent également une structure précieuse pour aider les employés à poursuivre leur propre cheminement de carrière et leur perfectionnement professionnel à VIA Rail.

rigoureuse, ce qui permet de créer une entreprise au sein de laquelle chaque employé peut connaître le succès en employant ses talents créatifs et innovateurs à assurer le succès du rail voyageurs.

VIA a commencé à modifier la manière dont elle gère ses ressources humaines en 2004, en transformant la fonction des RH qui est passée d'un rôle largement administratif à un rôle plus stratégique dans le perfectionnement des talents du personnel de VIA, et en harmonisant ces talents avec les buts stratégiques de la Société. Le processus d'embauche, de formation, de promotion, et de récompense des talents est géré de manière

le succès commercial de VIA.  
qui permette la réalisation de notre vision et  
travail favorisant un engagement passionné  
Travailler ensemble afin de créer un climat de

> Les gens



# Harmoniser le personnel, les talents et les buts

Le plan Aller de l'avant de VIA dépend de la compréhension, des talents, et de la créativité dont le personnel fait preuve dans son travail, ainsi que des possibilités qui lui sont offertes pour contribuer réellement au succès de VIA.

VIA a fait du dialogue avec ses employés une priorité, en se lançant avec eux dans des discussions significatives relatives à la vision, à la mission, aux valeurs et aux buts de la Société, en tenant tout le personnel au courant des défis commerciaux, et en apportant une rétroaction honnête aussi bien sur le rendement individuel que sur celui de la Société. Au cours de 2006, VIA a continué d'améliorer sa façon de consulter les employés par l'intermédiaire de sondages, d'assemblées locales et de discussions informelles. La Société a également demandé aux employés d'identifier quel type de renseignements ils souhaitaient obtenir, et quelle serait la façon optimale de les présenter. Par la suite, VIA a procédé à une restructuration complète des outils utilisés pour communiquer avec ses employés, tels que le journal des employés, les bulletins et les notes de service des cadres supérieurs. En 2006, VIA a également renforcé son Programme de reconnaissance des employés, et un nouveau programme de reconnaissance, mettant l'accent sur les contributions des employés au succès de VIA en tant qu'entreprise axée sur la clientèle, est en cours d'élaboration.

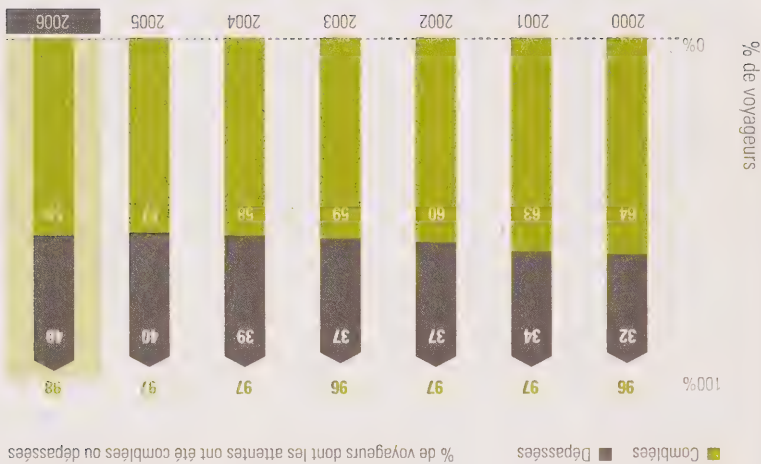


## Gestion responsable



En 2006, VIA a pu maintenir et même améliorer légèrement le taux élevé de satisfaction de sa clientèle obtenu au cours des dernières années. Depuis 2000, la satisfaction générale est demeurée à 96 % et plus, et a même atteint 98 % en 2006. La proportion des clients satisfaits qui affirment que VIA a dépassé leurs attentes a augmenté de façon constante depuis l'année 2000.

Satisfaction de la clientèle, 2000-2006



## ÊTRE À L'ECOUTE DE LA CLIENTÈLE DU CORRIDOR

L'année 2006 a également marqué le 150<sup>e</sup> anniversaire du rail voyageurs dans le centre du Canada. Le trajet qui a débuté en 1855 par un voyage en train de 14 heures entre Toronto et Montréal est devenu la liaison la plus achalandée de VIA, avec quelque 400 trains qui circulent dans le corridor Québec-Windsor chaque semaine.

Pour s'assurer que le rail voyageurs continue d'évoluer tout en offrant la meilleure valeur possible aux voyageurs du Corridor, VIA a entrepris en 2006 une analyse poussée des aspects du rail voyageurs qui comptent le plus aux yeux de la clientèle. En plus de la ponctualité et de la qualité des services dans les trains, il en est ressorti que le rapport qualité-prix était l'un des plus importants avantages offerts aux clients du Corridor. S'appuyant en partie sur les résultats de cette recherche, VIA a inauguré de nouvelles stratégies d'établissement des prix pour ses liaisons entre Montréal et Québec, entre Montréal et Toronto, de même qu'entre Toronto et Ottawa. Cette nouvelle initiative s'est avérée être l'une des plus efficaces au chapitre de la croissance en 2006.

Forte du succès qu'a connu cette initiative, VIA a amorcé les premières étapes d'une révision complète de tous les services offerts dans le Corridor. Cette révision comprendra une évaluation prévisionnelle complète, visant à déterminer comment le rail voyageurs doit évoluer afin de combler les besoins réels des clients du Corridor et de s'adresser à une clientèle élargie.

Dans le cadre de cette révision, un grand nombre d'outils novateurs seront utilisés pour réaliser une étude de marché, dont un projet-pilote proposant le recours à la technologie Internet pour recueillir les commentaires des clients. De nouveaux outils Internet permettront aux spécialistes des études de marché de réaliser des panels en ligne pour obtenir des commentaires, tout en simplifiant les processus d'étude de marché, de la collecte des données et de l'analyse des résultats. Le fait d'expérimenter cette nouvelle approche permettra à VIA d'apprécier la valeur de la nouvelle technologie et de trouver la façon de l'intégrer dans sa stratégie globale d'étude de marché.

OFFRIIR DES SERVICES AMÉLIORÉS

VIA continue d'examiner les possibilités de rehausser la valeur des services ferroviaires existants et d'exploiter de nouveaux services qui lui permettraient d'accroître ses produits.

Le service Internet sans fil, qui avait été présenté à la clientèle à titre d'essai en 2005, a été lancé dans tous les trains du Corridor en 2006. Il s'agit ici de la première mise en œuvre commerciale de la technologie Wi-Fi dans des trains voyageurs en Amérique du Nord. La technologie Wi-Fi, qui a été développée grâce à un partenariat avec le fournisseur de services Parsons, est un exemple de l'engagement de VIA à dépasser les attentes de ses clients en offrant un service qui rend leurs déplacements plus agréables, relaxants et productifs.

À la suite de commentaires des clients, de nouveaux horaires de trains ont été établis dans le Corridor afin d'améliorer le service entre Montréal et Québec. De plus, VIA a ajouté un nouveau voyage aller-retour entre Montréal et la gare Fallowfield à Ottawa. La période de

pointe des trains de la liaison Toronto-Niagara Falls a été prolongée en 2006. De plus, en association avec Fallsview Casino Resort et la vinerie Pelier Estates, VIA a ajouté un train doté d'une voiture-casino où sont offertes des séances d'apprentissage sur le casino, une première au Canada. À bord, les voyageurs peuvent se détendre et profiter d'une dégustation de vins, gracieusement de la vinerie Pelier Estates, tout en apprenant les rudiments du poker ou du blackjack avec un croupier professionnel du Fallsview Casino Resort.

Au Canada atlantique, à bord de l'*Océan*, le service en classe *Allizés. Une expérience d'apprentissage dans les Maritimes*, qui offre des activités éducatives et une cuisine régionale, a connu un vif succès auprès de la clientèle au cours de sa première saison en 2005. Le service a été amélioré et perfectionné pour sa deuxième année, et la période de pointe de la liaison Montréal-Halifax a été prolongée.

S'inspirant de la populaire classe *Bleu d'Argent* à bord du *Canadien*, l'équipe des Liaisons de l'Ouest a travaillé, au cours de l'année 2006, à la planification d'un nouveau produit de tourisme estival qui sera offert en 2007 à bord du train assurant la liaison Winnipeg-Churchill. En outre, l'équipe a mis en place une nouvelle liaison hivernale entre Edmonton et Jasper, liaison assurée pendant 15 semaines à compter de janvier 2007 : l'*Express des neiges*, conçu en partenariat avec le Bassin de Marmot et la ville de Jasper. Le service offre des escapades de fin de semaine aux amateurs de ski, de planche à neige, et de plein air tout en soutenant l'économie touristique de la région pendant l'hiver.





## LABORER DE NOUVEAUX OUTILS ET STRATÉGIES DE VENTE

LA REVUE DE L'ANNÉE

Comme VIA est limitée sur le plan de l'expansion si l'on considère l'état actuel du réseau et des services, elle doit compter sur une augmentation des ventes – en particulier les ventes de produits et de services les plus lucratifs – pour maintenir et accroître ses revenus.

En 2006, les bureaux des ventes par téléphone ont élaboré une stratégie de vente plus proactive, qui vise à mieux tirer avantage des communications avec les clients pour leur offrir des services de très haute qualité et les inciter à voyager davantage avec VIA. De plus, pour s'assurer d'une croissance continue, la Société a recours au marketing interentreprises, pour accroître ses ventes auprès des entreprises clientes, et aux partenariats avec des voyagistes et des agences de voyage.

Que ce soit pour la clientèle individuelle ou la clientèle d'entreprise, l'accès à l'information et les réservations par Internet deviennent essentiels. VIA a fait figure de pionnière en offrant ce type d'outils en ligne à sa clientèle. D'ailleurs, les ventes effectuées par le truchement d'Internet représentent actuellement 33 % du chiffre d'affaires de VIA, un taux record.

VIA, considérant que les services en ligne jouent un rôle important sur le plan de l'expérience totale du client, a amorcé une révision complète de son site Web en 2006 et mettra cette refonte en application dès 2007. De plus, VIA offre maintenant de nouvelles options de paiement en ligne, dont les cartes de crédit virtuelles et le service INTERAC en ligne, afin d'assurer à sa clientèle des transactions plus efficaces, plus pratiques et plus sécuritaires.



## ETABLIR DE SOLIDES RELATIONS AVEC LA CLIENTÈLE

Le Programme de récompense VIA Préférence a célébré son 10<sup>e</sup> anniversaire en 2006. Conçu pour fidéliser la clientèle, le Programme permet aux membres d'accumuler des points échangeables contre des voyages en train gratuits et de recevoir périodiquement des offres spéciales. Le Programme VIA Préférence, qui compte près d'un demi-million de membres, est toujours en pleine croissance.

Comme la fidélisation de la clientèle est devenue un élément clé de la Société, VIA mise sur son Programme VIA Préférence pour renforcer et gérer ses relations avec la clientèle. En novembre 2006, VIA a lancé la première phase d'une nouvelle technologie de profils-clients qui utilise à la fois l'information contenue dans la base de données sur les clients membres du Programme VIA Préférence et celle obtenue par le biais de RESERVIA, son système de réservation par Internet. Grâce à cette technologie, les agents de ventes au comptoir et par téléphone ont accès instantanément au profil du client au moment de

faire les réservations. Ils peuvent ainsi comprendre les besoins particuliers du client et leur offrir un service plus personnalisé, notamment des produits correspondant à leurs habitudes et à leurs préférences de voyage. En 2006, les agents de ventes de VIA ont pu profiter de mises à niveau technologiques com-

piètes et de services de télécommunications et de réseau améliorés, ce qui leur a permis de répondre plus rapidement et plus efficacement aux demandes de la clientèle.

La technologie de profils-clients fait partie intégrante d'une stratégie d'entreprise qui a été conçue pour aider VIA à devenir une organisation à « relation-client personnalisée », c'est-à-dire une entreprise qui mise sur une relation plus humaine avec ses clients et qui s'efforce de comprendre et de combler les besoins particuliers de chaque client.

Sur une plus vaste échelle, cette technologie constitue la priorité du nouveau service Orientation-client, car elle intègre tous les aspects de la planification des services, du marketing et de la prestation des services qui visent à offrir à la clientèle une expérience de voyage uniforme, unique et de grande valeur. Les efforts déployés pour attirer et assurer la formation et le perfectionnement des gens possédant les talents requis – soit les compétences clés de VIA à titre d'entreprise misant sur l'orientation-client – sont essentiels à cette approche et constituent la clé du succès pour entretenir et consolider les relations avec la clientèle.

Aligner les agents  
> Le service  
Offrir de façon constante à nos clients  
des expériences de voyage qui atteignent  
l'excellence et dépassent leurs attentes.

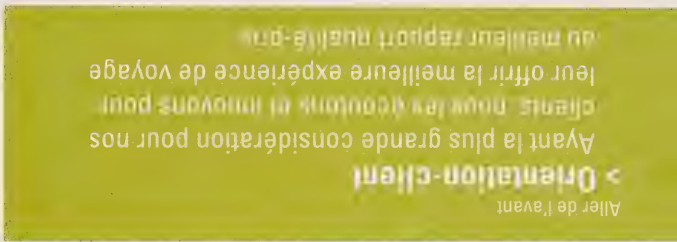
## HARMONISER LES RESSOURCES AVEC LES BESOINS DE LA CLIENTÈLE

En février 2006, VIA a restructuré son organisation pour mieux harmoniser ses ressources avec son orientation principale, c'est-à-dire répondre aux besoins de ses clients et dépasser leurs attentes. Le nouveau service Orientation-client définit clairement les responsabilités et les activités qui contribuent directement à l'expérience-client. Un service Exploitation unifié dynamise les efforts visant l'excellence opérationnelle en harmonisant toutes les ressources liées à l'exploitation de trains voyageurs, notamment l'exploitation ferroviaire, la maintenance, la sécurité et la sûreté.

Le nouveau service Orientation-client intègre le processus d'élaboration et de prestation de services à l'intention des clients de VIA, tant en ce qui a trait aux études de marché, à la conception de produits et de services, aux ventes et au marketing, qu'à la prestation de services à bord des trains, dans les gares de VIA, dans les bureaux des ventes par téléphone et dans le Web. En établissant des liens plus directs entre les attentes des clients, la mise au point de produits et la prestation de services, VIA a précisé son orientation d'entreprise et est désormais en meilleure position pour assurer la cohérence entre les attentes des clients et leurs expériences réelles.

Bien que la nouvelle structure clarifie les rôles et les responsabilités pour les activités connexes, VIA continue de mettre l'accent sur l'importance des équipes interfonctionnelles, ces groupes de travail qui réunissent des gens de différents services et secteurs.

VIA a lancé le concept des équipes interfonctionnelles en 2001, quand quatre équipes régionales des services sont devenues responsables de toutes les activités de VIA



La collaboration et le travail d'équipe nécessaires aux services voyageurs et, comme elles sont près de leurs marchés, elles peuvent anticiper les besoins des clients et dépasser leurs attentes.

L'approche interfonctionnelle sur laquelle reposent les équipes des services est aussi d'une importance cruciale pour la gestion des dossiers qui touchent divers paliers de l'entreprise et qui exigent la collaboration de tous au sein de la Société. En plus des quatre équipes des services, il existe 14 équipes interfonctionnelles au sein de VIA à l'heure actuelle, dont deux ayant été créées en 2006, soit le Comité sur l'accessibilité et le Comité sur la gestion des risques. Ces groupes réunissent les perspectives et les compétences nécessaires pour déterminer les problèmes, et les possibilités, étudier des solutions et de nouvelles idées et agir rapidement, le tout en se fondant sur une pleine compréhension de l'incidence de leurs décisions sur le client.

Les marchés des voyages au Canada et l'ensemble de l'industrie des voyages ont changé au cours des dernières années. Dans les années 90, les marchés ont rapidement pris de l'expansion et VIA a suivi ou dépassé cette croissance chaque année. En 2003, un certain nombre d'événements imprévisibles tels le SRAS, la guerre en Irak et la dépréciation du dollar américain ont eu un effet négatif sur les marchés des voyages. Bien que les marchés intérieurs soient actuellement en période de reprise et ont presque atteint le niveau de 2002, les pressions financières ont causé bon nombre de faillites, de restructurations majeures et de consolidations de services dans toute l'industrie.

Parallèlement, les tendances liées aux voyages ont changé en conséquence de la concurrence accrue des autres pays comme destinations touristiques internationales, de la baisse globale des voyages au Canada en provenance des États-Unis et du déclin des longs parcours au profit de voyages plus courts. Les tendances de comportements d'achat des consommateurs ont aussi évolué, surtout en conséquence des technologies par Internet. Les consommateurs continuent de délaisser peu à peu les achats faits auprès d'intermédiaires traditionnels de l'industrie des voyages et optent plutôt pour des outils de voyage trouvés dans le Web, lesquels offrent des options pratiques et personnalisées de réservation et de planification de voyages.

VIA a connu un bon rendement pendant cette période en réagissant rapidement aux fluctuations du marché, et a enregistré une croissance de ses produits et de son achalandage. Malgré une concurrence intense, VIA a maintenu son rendement en 2006; elle y est parvenue en perfectionnant continuellement ses stratégies et ses outils de marketing pour attirer de nouveaux voyageurs et fidéliser sa clientèle, tout en cernant des possibilités d'offrir de meilleurs services à valeur ajoutée dans des marchés clés.



## Répondre au changement



## ALLER DE L'AVANT – BUTS DE L'ENTREPRISE

LA REVUE DE L'ANNÉE

**> La sécurité**  
Travailler à fournir un environnement sécuritaire à notre clientèle, à nos collègues et au grand public.

**> Les gens**  
Travailler ensemble afin de créer un climat de travail favorisant un engagement passionné qui permette la réalisation de notre vision et le succès commercial de VIA.

**> Le service**  
Offrir de façon constante à nos clients des expériences de voyage qui atteignent l'excellence et dépassent leurs attentes.

**> La croissance**  
Saisir les occasions d'offrir des produits et services novateurs dans tous les marchés que nous desservons.

**> L'entrepreneuriat**  
Devenir de plus en plus autosuffisants en améliorant continuellement la productivité et en accroissant le ratio de rentabilité pour toutes les liaisons ferroviaires.

**> L'environnement**  
Structurer activement nos activités de façon à répondre aux besoins de nos clients d'une manière respectueuse de l'environnement, tout en aidant le Canada à remplir son engagement dans le cadre de l'accord de Kyoto.



## La revue de l'année

### ALLER DE L'AVANT EN 2006

VIA est fière d'une impressionnante feuille de route en ce qui a trait à la gestion des services ferroviaires voyageurs du Canada. Entre 1990 et 2006, la Société a réduit les dépenses en financement d'exploitation relatives à ses services de 59 %, tout en absorbant une augmentation des coûts au cours de cette période. Cette réduction a été atteinte grâce à une croissance vigoureuse des produits (jusqu'à 108 %) et à un contrôle rigoureux des charges d'exploitation (en baisse de 14 %). Les coûts à défrayer par le public pour l'exploitation du rail voyageurs ont diminué considérablement et la qualité du service à l'échelle nationale s'est améliorée.

Tout comme de nombreuses autres entreprises, VIA a dû composer avec de nouveaux défis au cours des dernières années, dont une hausse des charges d'exploitation, particulièrement en ce qui concerne le carburant. Divers défis ont touché plus particulièrement le rail voyageurs, notamment la fluctuation de la demande et des marchés liés au voyage et la hausse des coûts découlant du vieillissement du matériel roulant et de l'infrastructure. En 2005, VIA a lancé *Aller de l'avant*, nouvelle stratégie d'entreprise visant à faire face aux défis. VIA a transporté un nombre record de voyageurs au cours de l'année et enregistré une augmentation record de ses produits. Le plan sera revu en 2007.

*Aller de l'avant* fait du client la pierre angulaire de la mission, de la vision et des valeurs de VIA, et définit six principaux buts de l'entreprise. Ces buts offrent un cadre axé sur la clientèle pour gérer les effets et les ressources de VIA, s'adapter aux nouvelles réalités du marché et répondre aux besoins des clients et des collectivités desservies par VIA.

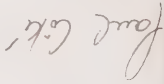


Nous avons en outre continué de nous concentrer davantage sur les talents et le savoir-faire de nos employés en mettant en place de meilleurs outils pour reconnaître et célébrer le rendement au travail, de meilleures façons de déterminer les compétences dont nous avons besoin et de meilleures possibilités de formation et chances d'avancement sur le plan professionnel.

En conséquence, nous avons maintenu le record d'achalandage enregistré en 2005 et avons de nouveau amélioré notre rendement – les produits générés par voyageur-mille. Nous avons réduit le déficit en financement, malgré la hausse constante des charges d'exploitation, laquelle est indépendante de notre volonté. Nous avons aussi augmenté le taux de satisfaction de nos clients à 98 %. En fait, la proportion de clients affirmant que nous avons non seulement répondu à leurs attentes mais que nous les avons dépassées a grimpé à 40 % en 2006, par rapport à 32 % en 2000.

Les résultats, comme toujours, attestent de l'excellence des gens de VIA Rail, qui ont déployé des efforts remarquables pour maintenir le rail voyageurs sur la bonne voie en 2006. Nos employés ont fait de VIA un chef de file reconnu pour l'excellence du service dans le secteur du transport de voyageurs au Canada.

Leurs forces extraordinaires – leur créativité, leur innovation et leur intégrité – sont les clés qui nous permettront de relever les défis rencontrés alors que nous maintenons le cap sur l'avenir. Ensemble, nous bâtissons une Société à l'écoute de la clientèle, en harmonie avec le marché évolutif et prête pour le monde de demain.

**Paul Côté**

Président et chef de la direction

## Message du président



attentes.

L'élément fondamental de la stratégie d'entreprise de VIA – ainsi que le cœur et l'âme de VIA en tant qu'entreprise – est notre orientation-client. Notre succès en tant que société axée sur la « relation-client personnalisée » dépend de notre capacité d'être à l'écoute des besoins de nos voyageurs, de les comprendre et de les anticiper, d'élaborer un service qui répond à ces besoins, puis de ne ménager aucun effort pour fournir un service qui dépasse toutes les attentes.

Notre objectif est d'accroître notre clientèle fidèle et de faire de chacun de nos clients un enthousiaste du rail voyageurs.

Cette orientation fondamentale vers le client s'appuie sur ce qui distingue le rail voyageurs sur le marché, notre plus important avantage concurrentiel : la façon dont nous traitons les gens qui voyagent avec nous. Par ailleurs, puisque bon nombre des marchés traditionnels de VIA n'ont connu qu'une croissance minime depuis plusieurs années, cette orientation a été la clé qui nous a permis de relever les défis qui se sont présentés à nous en 2006. En gardant les intérêts du client au cœur de toutes nos activités, nous avons réussi à maintenir et à augmenter nos produits, notre productivité et notre recouvrement des coûts. Nous avons également réussi à gérer des ressources limitées de façon à réduire considérablement le déficit en financement prévu, tout en continuant d'offrir un service réceptif aux besoins changeants.

Plus tôt au cours de l'année, nous avons conclu une restructuration majeure de la Société afin de mieux refléter ce que nous devons accomplir pour atteindre le succès. Cette nouvelle structure harmonise l'ensemble des activités, des ressources et des gens qui ont une incidence sur le service à la clientèle en un secteur unique afin d'offrir à nos clients une expérience de voyage constante et de grande valeur. Parallèlement, elle adapte toutes les activités d'exploitation pour assurer le meilleur soutien possible de cette expérience-client.

En 2006, nous avons amélioré notre démarche et nos communications interfonctionnelles dans l'ensemble de la Société et nous avons mis au point de nouveaux outils pour déterminer les besoins de notre clientèle et y répondre. Nous avons élaboré de nouvelles stratégies de marketing et de vente pour attirer davantage de clients et pour offrir un meilleur accès à nos services. Nous avons continué de perfectionner nos services actuels, comme la classe *Alizés* vers Halifax, et nous nous sommes préparés à répondre aux besoins émergents du marché en offrant de nouveaux services, comme l'Express des neiges. Nous avons également débuté une évaluation complète des services dans l'ensemble du corridor Québec-Windsor pour déterminer les possibilités et les besoins futurs du marché.

C'est pourquoi je suis ravi que le conseil d'administration ait adopté un code de conduite clairement défini pour ses membres en 2006. J'appuie aussi pleinement nos efforts soutenus en vue de perfectionner les activités du Conseil au moyen d'une analyse des pratiques exemplaires en matière de gouvernance d'entreprise. Le Conseil et moi saluons et soutenons l'engagement renouvelé quant à la transparence et à l'intégrité des sociétés d'État énoncé dans la *Loi fédérale sur l'imputabilité*, qui a reçu la sanction royale en décembre 2006.

Des services ferroviaires voyageurs gérés de façon responsable et adaptés à l'évolution des besoins des voyageurs canadiens jouent un rôle important dans le développement social, économique et environnemental du Canada. VIA travaille en collaboration avec le gouvernement du Canada pour clarifier ce rôle dans l'avenir, élaborer une vision à long terme pour ces services, et évaluer les exigences de financement requises pour concrétiser cette vision.

Je suis encouragé par les excellentes relations de travail établies entre la Société et les ministères des Transports et des Finances, le Conseil du Trésor et d'autres organismes, et suis donc persuadé qu'une vision réaliste et durable sera la clé du succès soutenu des services nationaux de transport ferroviaire voyageurs du Canada.



Donald A. Whyte

Président du conseil d'administration

# Message du président du conseil d'administration



VIA Rail a maintenu sa position de chef de file canadien dans le secteur du transport de voyageurs en 2006, conjuguant une gestion responsable de ses ressources à un service à la clientèle et aux collectivités à la fois efficace et adapté à leurs besoins.

Cette réussite est particulièrement impressionnante étant donné les contraintes budgétaires de la Société. Dans un contexte de discussions à propos du financement d'exploitation et d'immobilisations, VIA a débuté l'année en position difficile, face à un marché des voyages hautement concurrentiel et instable, à des coûts à la hausse et à un manque à gagner prévu au chapitre du financement.

En se concentrant davantage sur le client, la Société a réagi rapidement à l'évolution des tendances et des marchés des voyages avec des services et un marketing novateurs, et a maintenu et même dépassé légèrement l'augmentation des produits enregistrés en 2005. Une gestion prudente des ressources et de nouvelles initiatives entrepreneuriales ont aidé à contrôler l'augmentation des coûts, tout en maintenant le recouvrement des coûts sur une tendance à la hausse. Ensemble, les solides produits et la gestion efficace des coûts ont permis à VIA de terminer l'année en respectant les limites du financement disponible. En soi, cette réussite n'est pas négligeable.

Parallèlement, VIA a maintenu un service de haute qualité pour les Canadiens. La ponctualité s'est améliorée, malgré une infrastructure et du matériel roulant vieillissants. Le taux de satisfaction de la clientèle demeure le plus élevé dans l'industrie. En outre, VIA Rail continue de profiter d'une réputation à titre de société figurant parmi les entreprises de transport qui inspirent le plus confiance au Canada<sup>1</sup>.

Le conseil d'administration reconnaît que ce succès aurait été impossible sans la loyauté et l'appui des clients et des collectivités desservis par la Société, ainsi que des gens de VIA, qui démontrent tous les jours leur dévouement à l'égard des services nationaux de transport ferroviaire voyageurs du Canada.

Bien que je ne sois devenu membre du conseil d'administration de VIA qu'à la fin de l'année, j'ai très vite remarqué la qualité des gens de VIA. Je tiens à offrir à toute l'équipe de VIA mes plus sincères remerciements et félicitations pour leur excellent travail en 2006.

Je veux également féliciter les membres du Conseil pour leur travail dévoué pour le compte du rail voyageurs au Canada. Nous partageons un engagement commun à être un modèle d'intégrité en supervisant la Société et en faisant preuve de prévoyance dans la gestion de l'orientation stratégique des services nationaux de transport ferroviaire voyageurs.

## NOS SERVICES

**Dans l'Ouest du Canada**, VIA assure, toute l'année et par tous les temps, des services de transport interville, y compris des liaisons vers des collectivités éloignées, ainsi que la liaison Toronto-Vancouver, trois fois par semaine, à bord du *Canadien<sup>MD</sup>*, le légendaire train transcontinental de l'Ouest.

**Dans le corridor Québec-Windsor**, les trains de VIA fournissent aux voyageurs des services rapides, pratiques, confortables et abordables, de centre-ville à centre-ville, entre les plus grands centres d'affaires du Canada.

**Dans l'Est du Canada**, l'*Océan<sup>MC</sup>*, qui relie Montréal et Halifax six fois par semaine, offre le service accueillant de sa classe *Alizés<sup>MC</sup>* pendant la période de pointe. En outre, le *Chaleur<sup>MC</sup>* assure trois fois par semaine la liaison Montréal-Gaspé.

**Dans les régions rurales et éloignées**, VIA exploite des liaisons jugées essentielles par le gouvernement pour répondre aux besoins de transport en région.



# Vue d'ensemble de la Société

VIA Rail exploite les services nationaux de transport ferro-  
viaire voyageurs pour le compte du gouvernement du Canada.  
À titre de société d'état indépendante, constituée en 1977, nous  
offrons aux Canadiens des services voyageurs sécuritaires, effi-  
caces et respectueux de l'environnement, d'un océan à l'autre.  
Nous exploitons jusqu'à 492 trains par semaine, qui circulent sur  
12 500 kilomètres de voies, pour relier au-delà de 450 collectivités  
au Canada. Avec un effectif d'environ 3 000 employés, VIA a trans-  
porté en 2006 près de 4,1 millions de voyageurs.

## NOTRE VISION

Être reconnue dans le secteur du transport de voyageurs comme chef de file canadien  
pour l'excellence du service.

## NOTRE MISSION

Travailler ensemble pour offrir des expériences de voyage qui anticipent les besoins de  
nos clients et dépassent leurs attentes.

## NOS VALEURS

### Orientation-client

Ayant la plus grande considération pour nos clients, nous les écoutons et innovons pour  
leur offrir la meilleure expérience de voyage au meilleur rapport qualité-prix.

### Respect

Nous sommes humains : nous sommes des gens qui répondent avec intégrité  
aux besoins de nos clients, de chacun d'entre nous et des collectivités avec lesquels nous  
dessaillons.

### Passion

Nous avons la passion du rail voyageurs et du rôle qu'il peut jouer dans le  
développement social, économique et environnemental du Canada.



# L'année en chiffres

Les indicateurs financiers et statistiques d'exploitation clés ci-dessous résument le rendement de la Société pour l'année 2006 avec les données comparatives pour les années 2002 à 2005. Les résultats financiers de l'entité à détenteur de droit variable sont exclus.

	2006	2005	2004	2003	2002
<b>Indicateurs financiers clés</b>					
Produits	297,1	289,8	258,7	250,3	270,8
Charges en trésorerie	475,5	465,7	443,8	431,4	424,2
Déficit d'exploitation	178,4	175,9	185,1	181,1	153,4
Dépenses en immobilisations	14,5	21,2	20,2	77,4	98,4
Financement de l'Etat					
Exploitation	169,0	169,0	177,4	181,1	153,7
Immobilisations	0,0	0,7	20,2	82,4	103,4
Total du financement de l'Etat	169,0	169,7	197,6	263,5	257,1

<b>Statistiques d'exploitation clés</b>					
Ratio des produits aux charges en trésorerie	62,8	62,4	58,8	58,5	64,5
Voyageurs (en milliers)	4 091	4 097	3 887	3 789	3 981
Voyageurs-milles (en mille)	874	888	851	857	948
Financement de l'Etat de l'exploitation par voyageur-mille	19,3	19,0	20,8	21,1	16,2
Rendement (cents par voyageurs-mille)	30,3	28,6	28,0	26,8	26,6
Trains-milles parcourus (en milliers)	6 665	6 740	6 771	6 780	6 770
Voitures-milles parcourus	47 625	48 614	48 396	48 682	48 262
Coefficient d'occupation moyen	55	55	53	53	57
Nombre moyen de voyageurs-milles par train-mille	131	132	126	126	140
Ponctualité	84	81	70	73	84
Nombre d'employés actifs à la fin de l'exercice	3 003	3 059	3 027	3 051	3 054

- Les charges en trésorerie utilisées dans le calcul du Ratio des produits aux charges en trésorerie, excluent l'amortissement des immobilisations corporelles, les frais de réorganisation, couru comptable de rémunération, gains non réalisés sur les instruments financiers dérivés, les charges de retraite et les avantages sociaux futurs.
- Ce total exclut le financement interne du fonds de renouvellement des actifs de 23,9 millions de dollars en 2006, 27,4 million de dollars en 2005 et 7,7 millions de dollars en 2004 et inclut une contribution de 5 millions de dollars au fonds de renouvellement des actifs en 2001, 2002 et 2003.
- Les statistiques d'exploitation clés sont non vérifiées.

L'honorable Lawrence Cannon  
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, Ottawa

Monsieur le Ministre,

Conformément aux dispositions de la Loi sur la gestion des  
finances publiques, je suis heureux de vous présenter le rapport  
annuel de VIA Rail Canada inc. pour l'exercice prenant fin  
le 31 décembre 2006.

*DA Wright*

Donald A. Wright

Président du conseil d'administration

## Table des matières

1	L'année en chiffres
2	Vue d'ensemble de la Société
4	Messagerie du président du conseil d'administration
6	Messagerie du président
8	La revue de l'année
8	Aller de l'avant en 2006
10	Répondre au changement
12	Harmoniser les ressources avec les besoins de la clientèle
13	Etablir de solides relations avec la clientèle
14	Elaborer de nouveaux outils et stratégies de vente
15	Offrir des services améliorés
16	Etre à l'écoute de la clientèle du Corridor
18	Gestion responsable
19	Harmoniser le personnel, les talents et les buts
20	Contrôler les coûts
22	Gérer le parc
23	Créer une culture de gestion rationnelle des risques
24	Un service responsable
26	Répondre aux besoins des collectivités
27	Assurer la sécurité et la sûreté
28	Exploiter un service voyageurs respectueux de l'environnement
29	Etre un partenaire au sein de la collectivité mondiale
30	Gouvernance d'entreprise
31	Commentaires et analyse de la direction
36	Etats financiers consolidés



# LES GENS QUI VOUS TRANSPORTENT

RAPPORT  
ANNUEL

2134









